DESAFIANDO OS MARES DE DENTRO

Lagoa Mirim e Mangueira

HIRAM REIS E SILVA

Dando continuidade às nossas navegações pelos Mares de Dentro, percorremos desta feita as Lagoas Mirim e Mangueira, além de realizarmos a inédita Circunavegação dos Mares de Dentro (Patos e Mirim) que denominamos de Jornada Patriótica.

Na Lagoa Mirim, o Arroio Pelotas, margem uruguaia, e o Arroio dos Afogados e o Taim, na margem brasileira, possuem um encanto singular. A Mirim, com paisagens díspares da Laguna dos Patos, possui, porém, um ponto em comum – as bruscas mudanças nas condições meteorológicas.

A Lagoa Mangueira, por sua vez, cativa pela cor e pela transparência das suas puras e alcalinas águas, além da encantadora e rara avifauna que a povoa.

(Hiram Reis e Silva)

Prefácio

Por Cel PM Sérgio Pastl (∗)

É com alegria que a pedido o ilustre Coronel Professor Engenheiro Hiram Reis e Silva escrevo estas linhas sobre os Mares de Dentro [Laguna dos Patos, Lagoas Mirim e Mangueira].

Colhi em Hünsche [1977] a notícia do primeiro naufrágio moderno, o bergantim *"Flor de Porto Alegre"* que trazia imigrantes germânicos do Rio de Janeiro para a Colônia Alemã de São Leopoldo, após oito semanas da chegada da Europa. Nele viajava o Pastor Carlos Leopoldo Voges, procedente de Hamburgo de onde zarpara com 475 imigrantes em 27.06.1824, no veleiro "*Georg Friedrich*", sob o comando do Capitão Johann Peter Cristian Rosilius, aportando na Capital do Império em 10.10.1824. O citado bergantin naufragou nos últimos dias de 1824, "*[...] nos bancos de areia diante de Mostardas*." Penso que poderia ser o banco São Simão, onde 120 anos mais tarde encalhou o veleiro Odin, registrado na capital gaúcha e localizado sobre o banco por um avião da Varig. Sua carta náutica registra muitos naufrágios, embora existam ainda alguns sinistros mais recentes ainda não cartografados, principalmente pequenas embarcações.

Principiei assim estas linhas para que o leitor acautele-se e bem planeje suas aventuras no Mar de Dentro. Nela já vimos bonança, mas também tempestades. Paraíso lagunar, em cujas margens desenvolveu-se a civilização dos Tapes, depois caminho dos Bandeirantes para as "*Vacarias del Mar*", Açorianos a partir do Século XVIII, e após Germânicos, Italianos e tantas outras etnias que nela souberam tirar seu sustento, ergueram cidades e criaram seus filhos e a sociedade gaúcha.

Repleta de praias agradáveis com águas cristalinas, piscosa em grande parte do ano, especialmente se a salinidade do Atlântico consegue penetrar em suas águas até Mostardas na altura do Farol Cristóvão Pereira, obra de inenarrável beleza arquitetônica, assim como o Farol do Capão da Marca, seu vizinho mais ao Sul. Uma pena que perdeu-se por erosão o Farol do Bojuru, mas por fotos antigas verifica-se que nossa Marinha esmerou-se em sua concepção e construção. Ressalte-se a natureza em suas margens e muitas ilhas ainda praticamente intocadas, carente de projetos de desenvolvimento sustentável, antes que a ação do homem desacautelado de boas práticas econômicas tire dela seu sustento sem a respeitar.

Orgulha-nos a pujante orizicultura com o uso racional de suas águas, que traz relevante riqueza às populações de seus municípios lindeiros. Destaca-se ainda em propriedades na Costa Doce gado bovino e ovino de primeira linha, de renomadas raças e que alcançam destacados prêmios nas feiras e bom preço nos remates e frigoríficos. Vemos já parques eólicos a instalarem-se e gerando energia – e divisas – para regiões da costa doce.

Sonha-se com piscicultura [camarão e peixes] em cativeiro, como os irmãos catarinenses bem souberam fazer com ostricultura nas águas abrigadas da costa do vizinho estado. A pesca de captura no Litoral Pátrio e seus sistemas lagunares e insulares está com os dias contados, segundo sérios estudos da Marinha em parceria com o Ibama e renomadas Universidades.

Outrora o grande caminho logístico do Estado, perdeu sua importância original a partir da segunda metade do Século XX para o modal rodoviário, mas não seu potencial estratégico, que está em vias de

ser melhor utilizado. A razão lógica é a redução do preço no frete a pelo menos 20% do custo do caminhão, além da segurança intrínseca deste modal.

Desbravada originalmente por intrépidos bandeirantes, lusos como Cristóvão Pereira de Abreu, Paulistas como Raposo Tavares e tantos outros, temos hoje na pessoa do Coronel Hiram e seus incansáveis parceiros, Hélio Riche Bandeira, Pedro Auso, Norberto Weimberg, apenas para citar os mais indômitos, modernos Ulisses gaúchos, dignos de um Homero descrever sua Ilíada. São suas singraduras dignas de epopeias literárias, crônicas agradáveis onde muito se aprende, inebriando-nos com sua narrativa recheada de pitorescas observações das águas, sua fauna e flora, sua geografia e principalmente, sua gente. Parabéns, Coronel Hiram, e saiba que seu trabalho de pesquisa muito nos enriquece, e deixa-nos ainda mais cativados pelos Mares de Dentro.

(*) **Coronel PM Sérgio Pastl**: oficial da Turma de 1980, da Academia de Polícia Militar (APM). Foi Comandante da Academia de Polícia Militar (2003-2004), Chefe de Gabinete do Comando Geral da BM (2004-2006), Comandante do Policiamento da Capital (2007), Diretor de Ensino da Brigada Militar (2007-2011), Diretor de Logística e Patrimônio da Brigada Militar (2011), Membro da Comissão Consultiva de Proteção Contra Incêndio de Porto Alegre (1992-1994), Sócio Individual Colaborador da ABNT – CB 24 (1988-2001) e Instrutor das Escolas da Brigada Militar em disciplinas relacionadas à proteção Contra Incêndios e Defesa Civil (APM, Escola de Bombeiros, Escola de Cabos e Soldados, Escola de Sargentos), desde 1981 até a presente data. Um aficionado nauta que conhece a arte da navegação e os segredos dos Mares de Dentro como poucos.

Elegia de Maio
(Augusto Meyer)

Longo, lento, infindável o crepúsculo.
Na larga enseada uma tinta imprecisa
Antes do lusco-fusco
Insinua-se em tudo, esmaiada.

Corre um brusco arrepio de brisa,
Encrespa-se de leve a água vidrada.

Difuso em tudo, o ouro da luz de outono
Resiste, como a clara
Recordação de um longo dia para
E ainda hesita, antes da noite e o sono.

Escurecer que é quase amanhecer...
Um não sei que de claridade escura
Diluído em tudo, em tudo arde e perdura:
Já é quase noite o longo dia
E a noite espera e sonha: ainda é dia.

Lá no alto, o adeus da tarde que ficou...

É dia ainda, o Sol acorda agora
No largo Oceano o sono de outra aurora,
Mas derrama no seio do meu Rio
Todo o ouro do dia que passou.

Serena esta luz de ouro em meu outono:
Recordação, antes do grande sono...

Agradecimentos

A Vanessa, Danielle e João Paulo, meus filhos queridos que, mesmo diante de todas as dificuldades pelas quais estamos passando, com o problema de saúde de minha esposa inválida e, consequentes dificuldades financeiras, sempre me apoiaram e incentivaram.

Aos Professores Major R/1 ENEIDA Aparecida Mader e Coronel R/1 Raphael SANT'ANNA, do Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA), que realizaram uma criteriosa revisão deste livro.

À minha querida parceira ROSÂNGELA Maria de Vargas Schardosim, de Bagé, artífice do Blog "*desafiandooriomar.blogspot.com*", que incansavelmente contribuiu nas pesquisas, sugestões, divulgação de artigos relativos ao Projeto–aventura e a questões amazônicas em diversos periódicos nacionais, além de assessorar-me no planejamento e na coordenação da captação de recursos.

Ao Exército Brasileiro, na pessoa do Exmo. Gen Ex Edson Leal PUJOL, Comandante do Comando Militar do Sul (CMS).

À nossa briosa e sempre pronta Brigada Militar. Em Arambaré, ao meu caro amigo 1° Sargento PM JULIANO Gajo e aos Soldados PM PAULO, LIMA e GUASTUCI. Em Pelotas, ao Sr. Capitão PM Pablo Laco MADRUGA e ao nosso caro amigo 1° Sargento PM VAGNER Antônio Weber Gonzáles.

Ao grupo Jet de Santa Vitória do Palmar (SVP) e, em especial, aos amigos empresários Gustavo Rodrigues Gonzalez, Carlos Moreira Cabreira, Mauro Souza e ao 1° Sargento PM Ruberlei de Lima de Ávila. Ao Sr.

Ulisses Rodrigues Gonzalez e a sua querida esposa Nádima que gentilmente nos hospedaram em SVP.

Aos gestores do Clube Veleiros do Sul, Veleiros Saldanha da Gama, Clube Náutico de Arambaré e Clube Náutico Tapeense.

Ao proprietário da Fazenda São Pedro, em Bojuru, Sr. Paulo Santana, ao seu Gerente Sr. Ranir Cézar Goulart Barcellos e ao seu Chefe do Escritório, Sr. Natanael Porto Santos.

Ao proprietário da Fazenda Flor da Praia, em Camaquã, Sr. Adão Cláudio Silveira e ao seu funcionário Mário Roberto.

Aos caros amigos Sérgio Pastl, Hélio Riche Bandeira, Pedro Auso Cardoso da Rosa, Vera Regina Sant'Anna Py, Norberto Weiberg, Coronel PM Luís Kruger, Roberto Borges Couto, Leandro Fraga (Raí), Antônio Buzzo, Reynaldo di Benedetti, Romeu Henrique Chala, Jorge Luz Gomes de Campos, Juliano Ambrosini, Fernando Rossa, Gerson Silva, Deise Campos, Luciano Schoeler, Pedro Sérgio Londero Pastl, Brian Pastl Wechenfelder, Marcelo Souza, Gilson Cesar dos Santos da Silva, Delmar Prithsc, Paulo Renato Fabra e Rosane Fonseca que, numa ou noutra oportunidade, participaram ou apoiaram nossas jornadas pelos magníficos Mares de Dentro.

Sumário

Índice de Imagens

Índice de Poesias

A Vida do Viajante

(Luiz Gonzaga)

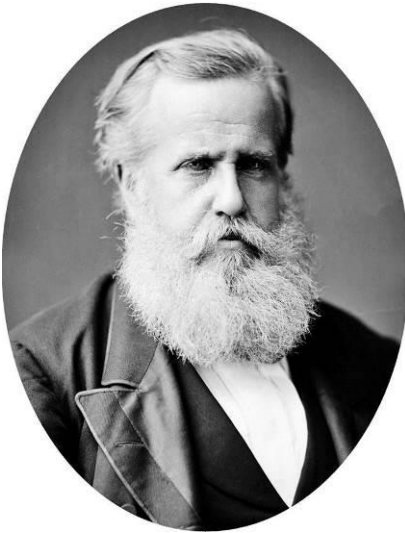
Minha vida é andar
Por esse país
Pra ver se um dia
Descanso feliz
Guardando as recordações
Das terras por onde passei
Andando pelos sertões
E dos amigos que lá deixei.

Chuva e Sol
Poeira e carvão
Longe de casa
Sigo o roteiro
Mais uma estação
E a saudade no coração. [...]

Mar e terra
Inverno e verão
Mostra o sorriso
Mostra a alegria
Mas eu mesmo não
E a saudade no coração [...]

Lagoa Mirim

Mapa 01 – Carta Náutica – Lagoas Mirim e Mangueira

Homenagem

A comitiva triunfante e heroica do Imperador D. Pedro II sobre as sanguinárias hordas paraguaias deixou Uruguaiana, às 10h00 de 04.10.1865, com destino à Corte, passando por diversas cidades gaúchas até chegar à Cidade de Jaguarão. A comitiva partiu, então, de Jaguarão adentrando na Lagoa Mirim e no Canal São Gonçalo, onde fizeram uma breve parada na Vila de Santa Isabel antes de desembarcar em Pelotas e mais tarde percorrer a Laguna dos Patos de ponta a ponta. Conta-nos Luís Filipe Maria Fernando Gastão de Orléans – o Conde D'Eu:

> **21.10.1865** – Infelizmente decretara o Céu que esta última marcha fosse a mais penosa possível. Durante a noite, a chuva fina da véspera passara a temporal desfeito. Contudo, sem embargo de tão mau tempo, creio que ninguém se lembrou, desta vez, de suspender a marcha. Passar ainda 24 horas em carretilha, estando nós já a sete léguas de Jaguarão, tão desejado termo da nossa viagem, seria excessivamente cruel.
>
> Partimos, pois, às 06h00, muito animados. Mas a chuva torrencial que caíra durante as últimas oito ou dez horas bastara para fazer transbordar todos os afluentes do Jaguarão e para formar entre eles vastos banhados.

Em suma, íamos constantemente por terreno inundado, muitas vezes chegava a água ao peito dos cavalos. Mais de uma vez meu carrinho foi inundado, mas consegui não molhar-me. Enfim, pelo meio-dia, entramos em Jaguarão e tivemos a felicidade de nos abrigar em casa do Sr. Gonçalves, se bem que privados da esperança de poder mudar de fato, porque, das carretilhas, já se sabe não havia o menor indício; tinham certamente ficado paradas ao pé do primeiro Arroio.

O Imperador fez a costumada visita à igreja. Constou-me que nesta cidade as crianças que o receberam, em vez das fitas das cores nacionais, se apresentaram de uma maneira considerada talvez mais patriótica, porém, sem dúvida, muito original. Traziam cintas de penas [à moda dos indígenas] e vinham com a pele pintada de vermelho, dos pés até a cabeça!

Pareceu-me Jaguarão uma cidade relativamente insignificante. Está situada na margem esquerda do Rio do mesmo nome, que, como se sabe, aqui forma a fronteira com o Estado Oriental ([1]).

À roda da cidade veem-se, irregularmente disseminados, princípios de fortificações guarnecidas de algumas peças de artilharia. Quer fosse em virtude destes imperfeitos meios de defesa, quer em consequência da enérgica atitude que tomou a Guarda Nacional, Jaguarão escapou, a 27.01.1865, de ser saqueada pelos "*Blancos*".

Um bando deles chegou a passar o Rio e devastou diferentes estâncias vizinhas. Pode-se dizer que deram a volta à roda da cidade, depois julgaram mais prudente tornar a passar a fronteira.

---

[1] Estado Oriental: Uruguai.

Em frente de Jaguarão, na margem direita do Rio, ergue-se a pequena cidade Oriental de San Servando ([2]). Está ligada a Montevidéu por um serviço regular de diligências que chegam um dia sim, um dia não, e fazem a viagem em quatro dias.

Jaguarão é o ponto mais Austral que em nossa viagem atingimos. Fica situado cerca de 1° mais ao Sul do que o Rio Grande, e mais 5° do que Porto Alegre ou Uruguaiana. Não é, todavia, o ponto mais Austral do Brasil, o qual ainda se estende mais 1° para o Sul. O Rio Jaguarão forma fronteira até a sua Foz na Lagoa Mirim.

Esta Lagoa forma um mesmo sistema com a Lagoa dos Patos, tendo como esta a sua maior dimensão aproximadamente paralela ao Oceano, de que fica separada por uma faixa de terreno de umas 5 ou 6 léguas de largura. A Lagoa Mirim tem largura um pouco menor do que a Lagoa dos Patos; o seu comprimento é de 150 quilômetros, metade do comprimento daquela. Foi por oposição à Lagoa dos Patos que recebeu o nome de Mirim, que, na língua indígena, quer dizer "*pequeno*". A partir da Foz do Jaguarão, é a fronteira formada pela margem Ocidental da Lagoa Mirim. Tempo houve em que a fronteira passava mais ao Ocidente [sendo, portanto, a Lagoa exclusivamente brasileira] e ia terminar num cabo chamado "*Punta de los Castillos*", mas, ao celebrarem-se os Tratados mais recentes, entendeu-se que havia conveniência em renunciar àquela faixa de terreno.

[2] San Servando: nos idos de 1792, Joaquin Gundín fundou na região três posições fortificadas com o intuito de impedir o avanço português. Apenas uma delas vingou, a Guarda Arredondo, situada à margem esquerda do Rio Jaguarão. Em 1801, a Guarda mudou-se para a margem direita do Jaguarão. Em 1831, Servando Gómez fundou a Vila de San Servando e em 1853, San Servando foi renomeada para Villa Artigas.

Como esta era, porém, uma concessão gratuita, estipulou-se que as águas da Lagoa ficariam sendo todas propriedades do Brasil. Da extremidade Sul da Lagoa vai a fronteira encontrar o Chuí, pequeno Rio que corre para Sueste. A sua Foz no Oceano, situada cerca de 34° de Latitude, é o ponto mais Austral do Brasil ([3]).

Para terminar as considerações geográficas, direi que a distância de Uruguaiana a Jaguarão, por Santana do Livramento a Bagé, é de 105 léguas: mas, por causa do desvio que fizemos para tornar a passar por Alegrete, andamos mais 15 léguas, ou seja, ao todo, 720 quilômetros; e que, de Cachoeira a Uruguaiana, por São Gabriel e Alegrete, são 90 léguas, mas, para passar por Caçapava, andamos mais 10, ou seja, ao todo, 600 quilômetros.

22.10.1865 – Tendo cessado o temporal, apareceram as carretilhas pelas 3 horas, e, com elas, o pobre General Beaurepaire, que já não sai nunca da sua e que, por conseguinte, passara estas 24 horas no meio dos banhados "*muito mal*", como ele diz em tom dolente, e sem outro alimento senão os bolos e pães de ló de que sempre anda cuidadosamente provido.

Como as minhas dores de cabeça continuavam, impôs-me o Imperador um médico que, não sei como, descobrira em Jaguarão. Era um francês chamado Leboiteux ([4]); dizia ele que tinha percorrido todo o Brasil de um extremo ao outro, e também o Paraguai; porém estas viagens não o adiantaram muito em ciência: pareceu-me que a sua era da mesma força que a do Dr. Sangrado.

---

[3] Ponto mais Austral do Brasil: ponto extremo litorâneo, já que o terrestre é a Curva da Baleia do mesmo Arroio.

[4] Leboiteux: Miguel Luiz Le-Boiteux.

Logo me preceituou ([5]) que me conservasse de cama 48 horas com dieta absoluta e aplicasse 22 sangues-sugas. Submeti-me; mas, depois do tal tratamento, eu mal podia por um pé adiante do outro.

24.10.1865 – Contudo, às 04h00 estava eu vestido, e pude ir no meu carrinho para a praia, onde nos esperava o Apa ([6]), às ordens do excelente Parker. Escoltados pelo Rio-grandense, em que vai o Ministro, descemos, durante três horas, o sinuoso curso do Jaguarão, que vai serpenteando por entre margens planas, mas verdes, e a espaços arborizadas. Depois, entramos na Lagoa ([7]) e viramos para o Norte. Passadas algumas horas entrávamos no Rio ([8]) São Gonçalo, largo curso de água que faz comunicar as duas lagoas. De tarde estivemos algumas horas parados, e o Imperador foi à terra visitar a nascente Vila de Santa Isabel. Enfim, às 20h00, por uma noite escura, abordávamos ao cais de Pelotas e subíamos para carruagens esplêndidas que em poucos minutos nos transportavam à casa, ou, para mais exatamente dizer, ao suntuoso palácio do Sr. Ribas, duplamente cunhado do Barão de Piratini.

25.10.1865 – Depois de se ter percorrido duas vezes em toda a sua largura a Província do Rio Grande do Sul; depois de se ter estado em suas pretensas cidades e vilas, Pelotas aparece aos olhos encantados do viajante como uma bela e próspera cidade. As suas ruas largas e bem alinhadas, as carruagens que as percorrem [fenômeno único na Província], sobretudo os seus edifícios, quase todos de mais de um andar, com as suas elegantes fachadas, dão ideia de uma população opulenta.

---

[5] Preceituou: prescreveu.
[6] Apa: vapor Rio Apa.
[7] Lagoa: Mirim.
[8] Rio: Canal.

De fato, é Pelotas a cidade predileta do que eu chamarei a aristocracia rio-grandense, se é que se pode empregar a palavra aristocracia falando-se de um país do novo continente.

Aqui é que o estancieiro, o gaúcho cansado de criar cavalos e matar bois no interior da campanha, vem gozar as onças e os patacões ([9]) que ajuntou em tal mister. É também em Pelotas que, ao pé dos ricaços que estão a descansar, florescem em todo o seu esplendor as indústrias que alimentam o verdadeiro luxo rio-grandense – o dos arreios. Estas indústrias, como se sabe, são duas: a dos couros lavrados, cinzelados, coloridos, bordados de mil maneiras, e a das peças de prata, não menos artisticamente trabalhadas.

As diferentes classes da população estão, porém, bem separadas: em certas ruas as residências ricas: noutras as lojas. Especialmente na Rua do Comércio e na Rua de S. Miguel, vê-se uma fila contínua dessas lojas, onde estão expostos estribos, esporas enormes, peitorais e freios; tudo de prata, ostentando esplendor deslumbrante, que iguala, não digo já o da Rua do Ouro, de Lisboa, mas até o da "*Strada degli Orefici*", de Gênova. O rápido desenvolvimento de Pelotas é um fato notável, que não encontra análogo na Província e que pressagia a esta cidade um futuro considerável. Foi em 1815 que, por ordem do Marques de Alegrete, que era Capitão-general da Província, se traçaram as suas primeiras ruas, sem casas, já se vê; e hoje, ao fim de 50 anos, conta a Cidade 10.000 habitantes, igualando, por consequência, Porte Alegre, capital da Província, e deixando muito abaixo o Rio Grande, cidade que tem quase mais de um século de existência.

---

[9] Patacões: o pataco era uma moeda de prata de 960 réis que pesava 27,07 gramas.

Acrescentemos que os 10 anos da guerra civil, 1853-1845, foram especialmente para Pelotas um período de misérias e de estacionamento. Houve mesmo tempo em que as tropas imperiais já não possuíam na Província senão três pontos: Porto Alegre, Rio Grande e São José do Norte; mas estes dois últimos asseguravam-lhe a comunicação com o Mar e com o Rio de Janeiro, e foi esta circunstância que as salvou. Pelotas deve, certamente, a excepcional prosperidade de que goza, à sua situação numa vasta e fértil planície, à beira de um lindo Rio, a quatro horas de navegação do Oceano e, ao mesmo tempo, na proximidade das partes da Província, que produzem mais gado, e da fronteira Oriental. Por todas essas vantagens, que esta cidade possui sobre Porto Alegre, se me afigura ser para lamentar que não seja ela a capital da Província. Foi isso, sobretudo, para lamentar por ocasião dos movimentos de tropas, a que se tornou preciso proceder nas circunstâncias, felizmente já passadas, que se deram este ano. E, em primeiro lugar, para falar do que mais pessoalmente me toca, creio que, se aqui estivesse a capital da Província, as nossas cartas, em vez de gastarem trinta e cinco dias para nos chegarem do Rio de Janeiro a Uruguaiana, nos teriam podido chegar à mão em 20. De fato, para ir do Rio Grande a Porto Alegre, gastam-se, em circunstâncias particularmente favoráveis, 24 horas.

Porém, tais circunstâncias são raríssimas: no inverno por causa dos temporais, no verão, em virtude da baixa das águas da Lagoa, o que deve ser bem grave embaraço, visto que a 7 de agosto achamos meio de encalhar. Não é este, porém, o principal inconveniente da situação de Porto Alegre. Uma vez que ali se chegue, para atingir o Uruguai, ou se leve por objetivo Uruguaiana ou São Borja, torna-se preciso atravessar, na parte inferior do seu curso, a série dos afluentes do Jacuí, do Vacacaí e do Ibicuí.

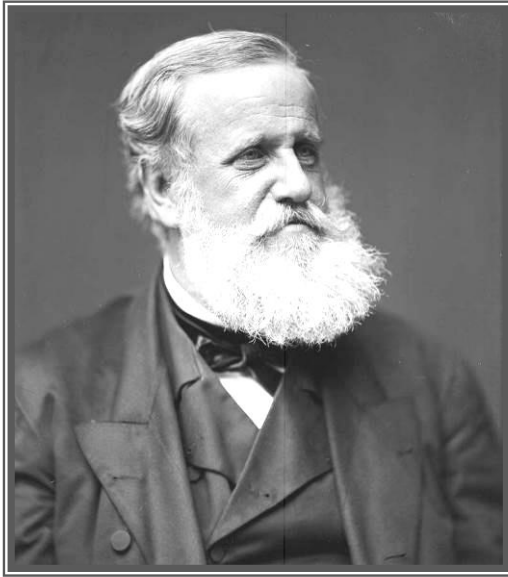
E bem se sabe que as chuvas torrenciais deste clima os fazem frequentemente transbordar e os tornam invadeáveis durante dias consecutivos. Que demoras não resultam desta circunstância para o serviço dos correios, e que perda de tempo e que sofrimentos para as tropas! É o que sobejamente se tem visto nos últimos meses. Pelo contrário, indo de Pelotas [aonde como eu disse, facilmente se vai do Rio Grande em três horas], pode-se chegar ao Uruguai sem encontrar, em linha reta, um único curso de água digno de menção. Já não falo do caso de ser a guerra toda do lado da fronteira Oriental: nesse caso a concentração das tropas em Porto Alegre seria absurda. A objeção de que Pelotas, pela sua mesma proximidade da fronteira Oriental, é, em caso de guerra, ponto, muito exposto, parece-me ter pouco fundamento, porque, se se fortificarem Bagé e Jaguarão a ponto de se porem estas duas praças no abrigo de um assalto, bastarão elas para proteger Pelotas.

O Ministério precedente, reconhecendo tudo isto, tinha determinado que o Presidente da Província se conservasse em Pelotas enquanto durasse a guerra; porém caiu, e qual é o Ministério que tem a abnegação de realizar as ideias do seu predecessor? A transferência definitiva da capital só pode ser resolvida pelo Assembleia Provincial, e que pouco permite esperar que ela venha a verificar-se. O teatro de Pelotas é o único que na Província se acha aberto, apesar da guerra. O Imperador e Augusto lá foram à noite; mas parece que o espetáculo não fazia honra ao bom gosto do público pelotense.

27.10.1865 – No dia 27, o Imperador e Augusto partiram para Porto Alegre a bordo do "*São Miguel*", escoltados pelo Apa. Por ainda estar convalescendo não tomei parte neste passeio de ida e volta de um extremo ao outro da Lagoa dos Patos. [...] (D'EU)

Considero muito mais significativa que a efêmera passagem do Imperador D. Pedro II pelos Mares de Dentro a oportunidade de conhecermos um pouco desta figura humana invulgar que foi, sem dúvida, o mais competente e culto mandatário que a "*Terra Brasilis*" já conheceu. D. Pedro II colocou o Brasil no cenário internacional, enfrentou e venceu três conflitos internacionais, estimulou a cultura e as ciências, agindo, não raras vezes, como legítimo mecenas ao patrocinar pessoalmente artistas, pesquisadores, escritores e poetas.

Extremamente erudito, falava e escrevia, além da língua pátria, o espanhol, o italiano, o latim, o francês, o alemão, o inglês, o grego, o árabe, o hebraico, o sânscrito, o chinês, o provençal e o tupi. Em sua homenagem, vamos reproduzir parte da obra de autoria do Segundo Oficial da Secretaria de Estado dos Negócios – Gervásio José da Cruz, escrita em 1865, sob o título *"Uma Página Memorável da História do Reinado do Senhor Dom Pedro II – Defensor Perpétuo do Brasil*", que trata da libertação "*incruenta*" de Uruguaiana graças à sábia intervenção do ínclito monarca.

Terra do Brasil
(D. Pedro II)

Espavorida agita-se a criança,
De noturnos fantasmas com receio,
Mas se abrigo lhe dá materno seio,
Fecha os doridos olhos e descansa.

Perdida é para mim toda a esperança
De volver ao Brasil; de lá me veio
Um pugilo ([10]) de terra; e neste creio
Brando será meu sono e sem tardança...

Qual o infante a dormir em peito amigo,
Tristes sombras varrendo da memória,
Ó doce Pátria, sonharei contigo!

E entre visões de paz, de luz, de glória,
Sereno aguardarei no meu jazigo
A justiça de Deus na voz da História!

[10] Pugilo: punhado.

Circunavegação da Lagoa Mirim

Água Doce da Minha Terra
(Lúcia Rocha)

[...] Água doce que vem,
Água doce que vai,
Beleza nativa de muitos sotaques,
Água doce da minha terra.

Após concluir a Descida do Rio Roosevelt, no dia 13.11.2014, envolvi-me totalmente na redação do Diário de Bordo do mesmo sem poder dedicar-me ao planejamento e ao estudo de meu próximo desafio – a Circunavegação da Lagoa Mirim.

Tinha preparado os mapas, já há algum tempo, identificando os principais acidentes naturais sem chegar, porém, a georeferenciá-los. O Comandante Norberto Weiberg estava empenhado, de corpo e alma, no minucioso projeto e me comunicava constantemente sobre o andamento do mesmo.

Partimos de Bagé, dia 26.12.2014, eu e a Rosângela Maria de Vargas Schardosim, com destino a Pelotas onde pernoitaríamos na véspera da largada. À tardinha fomos até o Veleiros Saldanha da Gama encontrar os demais navegadores, deixar o meu bravo caiaque "*Argo II*" e combinar o horário da partida.

Partida de Pelotas (27.12.2014)

Acordamos às 04h30 e dirigimo-nos ao Clube Veleiros onde encontramos nossos parceiros empenhados no aprestamento do veleiro Zilda III que, neste dia, nos conduziria, pelo Canal São Gonçalo, até o "*Arroio*" Sangradouro, próximo à Boca do São Gonçalo na Mirim.

A Rosângela retornou à pousada, na Praia do Laranjal, às margens da Laguna dos Patos para repousar antes de voltar para Bagé. A tripulação do Zilda III, até Jaguarão, estava assim constituída:

<u>Comandantes</u>: Reynaldo di Benedetti, Sérgio Pastl e Norberto Weiberg;

<u>Grumetes</u>: Pedro Sérgio Londero Pastl e Brian Pastl Wechenfelder;

<u>Canoeiros</u>: Hiram Reis e Silva e Hélio Riche Bandeira (embarcados no Zilda III até o "*Arroio*" Sangradouro).

Partimos antes do alvorecer; uma claridade difusa disfarçava as imagens extremamente decadentes da outrora progressista margem esquerda do Canal São Gonçalo.

Embarcações como o Frota Santos, com seus 168 metros de comprimento e 28 metros de largura (adquirido no dia 1° de dezembro por R$ 2,8 milhões pelo executivo marítimo inglês Philip Andrew Push) e outras tantas muito mais antigas jaziam carcomidas pela ferrugem.

Antigas ruínas abandonadas contrastavam com as instalações da Sociedade Anônima Frigorífico Anglo S.A. que estão sendo progressivamente reformadas e ocupadas pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel) – Campus Porto.

Canal São Gonçalo

São Gonçalo (Gonçalves do Amarante) foi um beato muito jovial, venerado como Santo pelos portugueses. Nasceu, em 1187, em Arriconha, perto de Braga, Portugal e morreu, como profetizara, em 1259.

Uma passagem, em especial, relatada no site *cademeusanto.com.br*, ilustra muito bem a santidade e a personalidade deste alegre servo de Deus:

> Um dos vários milagres de Gonçalves foi durante a construção de uma ponte sobre o Rio que era muito bravo e não permitia que as pessoas do outro lado viessem visitar a ermida no tempo das águas. Não era um bom local para se fazer uma ponte, mas Gonçalves seguiu, segundo ele, diretrizes vindas do céu.
>
> Certa vez, durante a construção, ele estava coletando doações e, quando bateu à porta da casa de um homem rico, este disse a ele para procurar na loja a sua esposa com um bilhete; que ela daria a ele as moedas de ouro estipuladas no bilhete. São Gonçalves levou o bilhete para a esposa e, quando esta o leu, passou a rir. O bilhete dizia:
>
>> Coloque este bilhete no prato da balança e dê a ele tantas moedas de ouro quanto for necessário para equilibrar a balança.
>
> A loja estava cheia de fregueses. Inalterado, Gonçalves disse:
>
>> – Mulher, obedeça ao seu marido.
>
> Colocou o bilhete no prato da balança e disse:
>
>> – Agora coloque no outro as moedas.
>
> A mulher colocou uma, duas e várias moedas até encher o prato e o bilhete ainda pesava mais que as moedas. Quando o prato estava derramando, São Gonçalves disse:
>
>> – Já chega.
>
> Colocando as moedas em um saco, saiu deixando a todos pasmos e estupefatos.

Nas cartas geográficas mais antigas, o Canal era erroneamente chamado de Rio ou considerado como sangradouro da Lagoa Mirim. O Canal de aproximadamente 75 quilômetros de extensão, largura média de 250 metros e profundidade de 5 a 7,5 metros, permite que as águas fluam, normalmente, da Lagoa Mirim para a Laguna dos Patos e invertia este fluxo, antes da construção da eclusa, apenas em raros períodos de forte estiagem (geralmente de novembro a maio).

Iríamos percorrer 65,5 km do Canal tendo em vista que o Veleiros Saldanha da Gama fica a uns 9,5 km da Boca do São Gonçalo na Laguna dos Patos. A Lagoa Mirim estava cheia, embora as bombas dos numerosos e gigantescos canais de irrigação de arroz, que mais parecem arroios, estivessem drenando intensivamente colossais quantidades de suas águas.

Afluentes do São Gonçalo

Com exceção do chamado "*Arroio*" Sangradouro que é, na verdade, apenas um sangradouro das numerosas Lagoas que permeiam a Margem Ocidental da Lagoa Mirim, todos os afluentes do São Gonçalo desembocam na sua margem esquerda, sendo que os mais caudalosos são o Rio Piratini (Foz: 32°00'57,7" S / 52°25'15,6" O) e o Arroio Pelotas (Foz: 31°46'23,5" S / 52°16'51,1" O).

Ponte Ferroviária (31°47'17,9"S/52°20'42,7"O)

Chegamos às 06h35 e tivemos de aguardar até às 07h15 para que o vão central da Ponte Ferroviária fosse suspenso para o Zilda III passar.

A construção da Ponte Ferroviária, de 300 metros de comprimento por 3,80 metros de largura,

tinha um centro giratório, que permitia a passagem dos vapores do Porto de Pelotas até Jaguarão e viabilizava o transporte ferroviário entre as cidades de Bagé e Pelotas ao porto de Rio Grande. O projeto fora aprovado pelo Governo Imperial em 1873, sua estrutura metálica foi fabricada na França em 1882 e inaugurada pela Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, em 1884.

Mais tarde, o pião central e estrado giratório foi modificado para um levadiço ([11]) de 39 metros. Este vão central possibilita um tirante de ar ([12]) de 20 metros, na cheia, e de 23 metros na vazante. O controle do transporte ferroviário, atualmente, é de responsabilidade da América Latina Logística (ALL).

Ponte Léo Guedes (31°47'25,5"S/52°20'51,2"O)

Passamos, logo em seguida, sob a ponte Léo Guedes. Esta ponte, de 1.020 m de comprimento, vão central de 109 m e tirante de ar de 18,4 m, na cheia, e de 21,3 m na vazante, teve sua construção iniciada, em abril de 1975, pela Sotege Engenharia S.A., que a entregou ao tráfego em maio do ano seguinte.

Ponte A. Pasqualini (31°47'26,7"S/52°20'52,5"O)

Ao lado da Léo Guedes está a ponte Alberto Pasqualini, que foi desativada em decorrência do tráfego pesado e sem controle usado para escoar a soja através do Porto de Rio Grande.

A ponte de Classe I, que deveria ser trafegada por veículos de até 36 TF (três eixos de 12 toneladas),

---

[11] Ponte Levadiça: ponte que se pode levantar ou baixar.
[12] Tirante de ar: vão livre que permite a passagem das embarcações.

suportou caminhões com mais 60 TF comprometendo seriamente sua estrutura, que teve que ser reforçada e a carga máxima limitada a 24 TF, trazendo consequências extremamente danosas ao escoamento da safra de 1974. A solução proposta pelo DNER foi, então, a construção de uma nova ponte.

Eclusa (31°48’41,3” S / 52°23’15,3” O)

Chegamos às 08h10 e às 09h00 ultrapassamos a eclusa. Em 1977, o fluxo natural do São Gonçalo foi alterado com a construção da Barragem do Centurião, que tinha como objetivo impedir a intrusão das águas salgadas para a Lagoa Mirim, garantindo, assim, a oferta de água potável para as cidades de Rio Grande e Pelotas, além de evitar prejuízos às lavouras de arroz, cultura que predomina na costa da Lagoa Mirim.

A barragem, transversal ao Canal São Gonçalo, tem 245 m de comprimento, 18 comportas basculantes, com 12 m de largura e 3,20 m de altura. A eclusa, com 120 m de comprimento, 17 m de largura e 5 m de profundidade, foi erigida na margem esquerda do Canal.

Seus portões basculantes, com 17 m de largura e 8 m de altura, nivelam a altura da água dentro da eclusa, permitindo, desta maneira, a passagem das embarcações.

A responsabilidade pela manutenção e pela fiscalização da barragem eclusa é da Agência de Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim (ALM [13]).

---

[13] ALM: criada pelo Decreto 1.148, de 26.05.1994, por ocasião da transferência para a UFPel do acervo técnico-científico e patrimonial, e da administração das obras antes geridos pelo Departamento da Lagoa Mirim – extinta SUDESUL.

Relato Pretérito – Eclusa (Projeto n° 3.519)

Clóvis Pestana (1957)

O local escolhido para a construção dessa barragem dista 400 m da ponte da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Ponte velhíssima, construída para linha singela e para trens leves, e com vão central giratório que permite a passagem das embarcações que fazem o transporte entre os portos lacustres e fluviais das duas grandes bacias riograndenses. (PESTANA)

Eclusa – R. Piratini (32°00'57,7"S/52°25'13,6"O)

Raramente, nas minhas aquáticas jornadas, tenho a oportunidade de encarnar, de forma tão absoluta, a personagem de um mero espectador deixando de lado meu clássico papel de protagonista.

Nas duas semanas que se seguiriam ao dia de hoje, talvez fosse essa a única oportunidade em que eu poderia desfrutar do conforto de um veleiro e observar as paisagens de uma cota extremamente privilegiada.

A Eclusa está inserida na Volta da Figueira, que deixamos para trás ao entrar na Volta do Pesqueiro; e, logo depois, na Volta do Brigadeiro, passamos a seguir pela Ilha das Moças, Passo do São José e Rio Piratini. As imensas áreas alagadas a cavaleiro do Canal abrigam uma diversidade considerável de aves.

Na margem direita, próximo à Foz do Piratini há uma casa de alvenaria construída sobre pilares que substituiu uma de madeira (eucalipto) conforme nos relata o Comandante Décio Vaz Emygdio no seu livro "*Lagoa Mirim – um Paraíso Ecológico*" (página 51).

Piratini – I. Grande (32°03’52,8”S/52°30’30,4”O)

A paisagem quase não variara desde que cruzamos pela eclusa, tínhamos passado pelo Passo do Liscano e pela Volta do Liscano até que, de repente, tudo começou a mudar quando vislumbramos, às 15h20, a ponta de jusante da Ilha Grande (32°03’20,3” S / 52°29’15,3” O) e adentramos pelo braço Sul (à bombordo), mais curto, deixando a Ilha à Boreste.

A vegetação nativa era agora dominada por belas Coronilhas (Scutia buxifolia) e algumas centenárias e portentosas figueiras, as capivaras e os ratões do banhado, por sua vez, aproveitavam o calor dos raios solares fitando-nos preguiçosamente.

Atingimos a ponta de montante (32°04’52,3” S / 52°31’17,8” O) da bela Ilha Grande e despedimo-nos deste magnífico oásis onde a fauna e a flora dominam o cenário.

Ilha – Sangradouro (32°08’48,5”S/52°37’21,6”O)

Após a Ilha Grande deixamos para trás a Volta do Firme, a Ilha Pequena e aportamos, às 17h25, para comprar alguns gêneros, em Santa Isabel do Sul. Aqui, como na área portuária de Pelotas, a visão é igualmente desalentadora, o pequeno povoado é um retrato explícito do declínio e do abandono.

Santa Isabel do Sul

A Lei Provincial n° 1.368, em 09.05.1882, criou a Vila de Santa Isabel e em 1° de julho, do mesmo ano, foram realizadas eleições para vereadores e o Auto de Instalação deu-se no dia 27.01.1883. A Vila tornou-se município independente, de 1883 a 1893, com o nome de Santa Isabel dos Canudos.

Com o advento da República, novas mudanças nas organizações administrativas e jurídicas municipais abalaram definitivamente os alicerces da incipiente Santa Isabel. O Ato n° 11, de 16.01.1893, promulgado por Júlio de Castilhos, suprimiu o Município isabelense, transformando-o em Distrito de Arroio Grande.

Capela de Santa Isabel

> O Capitão José Corrêa Mirapalheta e sua mulher, Dona Faustina Corrêa, doaram, em 02.08.1859, uma quadra de terreno com 56 braças de frente e 56 de fundo para que fosse erguida uma Capela à Santa Isabel. No lugar denominado Canudos, acima do Passo de mesmo nome, à margem do Rio São Gonçalo, onde já havia uma bonita povoação, foi lançada a pedra fundamental, no dia 1° de novembro do referido ano, pelo vigário do Rio Grande, Padre José Maria Damásio Mattos. Concluída a Igreja em 1861, em 03.05.1863, foi benzida por D. Sebastião Dias Laranjeiras, que, no dia seguinte [04.05.1863], celebrou a primeira missa. No mesmo ano [1861], o Comendador Domingos Faustino Corrêa paramentou essa grande e bela Igreja. Mais tarde, por desavenças com o Capitão Mirapalheta, retomou os ricos paramentos que doara. Pela Lei Provincial n° 586 de 07.12.1866, foi esta Capela elevada à Paróquia. Por Provisão do Diocesano de 16.02.1882, foi canonicamente instituída, sendo designado para ela o Padre Antônio Troccoli [1882–1889]. (MENDONÇA)

Foi um tiro curto até o Sangradouro (32°08’48,5” S / 52°37’21,6” O). Como as margens estavam inundadas, sugerimos ancorar no São Gonçalo. Como o veleiro estava superlotado, eu e o Hélio acampamos em uma pequena e agradável praia à margem esquerda da Boca do Canal.

Retornamos, mais tarde, ao Zilda III para o jantar e, na oportunidade, ficamos observando algumas capivaras aproximarem-se da embarcação em busca de alimentos. Recolhemo-nos cedo; a previsão de ventos de proa para o dia seguinte certamente exigiria muito de nossos músculos. Eu nunca enfrentara em minhas andanças pela Amazônia e pelo Pantanal tal quantidade de mosquitos; entramos rapidamente na barraca e tivemos de ligar as lanternas para exterminar os vorazes insetos que ali tinham adentrado.

Partida do Sangradouro (28.12.2014)

Os Argonautas

(Apolônio de Rodes)

A nau deslizou para dentro do Mar; eles, em seguida,
Puxando-a para trás, impediam-na de ir mais adiante.
Dispuseram os remos nas cavilhas pelos dois lados,
E colocaram o mastro, as velas bem trabalhadas e os víveres. [...]

Batiam com os remos na água do Mar impetuoso,
E ondas barulhentas se chocavam contra a nau.
A água negra do Mar corria espumante de um lado a outro,
Ribombando terrível sob o vigor destes homens muito fortes. [...]

Todos os deuses, naquele dia, olhavam do alto do céu
A nau e a raça de semideuses, os melhores que,
Naquele tempo, navegaram pelo Mar.

Nos cumes mais elevados, as Ninfas do Pélion contemplavam
Estupefatas o trabalho de Atena Itonida e os próprios heróis,
Que agitavam os remos com as mãos.

Veio do alto de uma montanha próxima ao Mar Quirão,
Filho de Filira; ele molhou os pés na arrebentação
Branca das ondas e, sacudindo muito sua mão poderosa,
Desejou um regresso feliz aos que partiam; [...]

Acordamos, eu e o Hélio, antes do alvorecer, desarmamos o acampamento atormentados por um enxame frenético de carapanãs e fomos tomar o café a bordo do Zilda III, onde encontramos o Brian pescando, e o Coronel Pastl ultimando os preparativos para o desjejum.

Depois da refeição matinal, embarcamos em nossos inigualáveis caiaques oceânicos "*Cabo Horn*", da Opium FiberGlass, com a mesma inquebrantável determinação dos Argonautas de outrora – realizar a inédita Circunavegação da Lagoa Mirim de caiaque, a maior Lagoa brasileira. Inspirados pelos versos de Rodes, mas fiéis à nossa fé monoteísta, tínhamos a certeza de estarmos sendo observados atentamente pelo Grande Arquiteto do Universo e Senhor de Todos os Exércitos, o que nos inspirava a prosseguir e a alcançar sucesso na nossa afanosa e arriscada epopeia.

Afastamo-nos da costa com o intuito de deixar para trás os incômodos e famintos insetos.

O artifício funcionou e o Hélio, em tom de brincadeira, afirmou que o nome de Sangradouro deve ter sido dado em virtude da voracidade destes minúsculos e incômodos vampiros. Os ventos de proa, que nos fustigariam durante toda a travessia, freavam nossa progressão, não permitindo que nossa velocidade cruzeiro ultrapassasse os 6,5 km/h.

Depois de remar por mais de uma hora, aproximadamente uns 8 km, passamos pela Foz do Arroio das Palmas (ou Parapó – 32°10'15,3" S / 52°43'32,1" O), que, mais à montante, a partir do Passo do Parapó, serve de divisa entre os Municípios de Arroio Grande e Pedro Osório, avistamos o veleiro saindo lentamente do Canal São Gonçalo.

Ultrapassamos a Ponta Luís dos Pobres, tangenciando os sarandis (Sebastiana schottiana), que na fase adulta ultrapassam os 3 m de altura, agora quase totalmente submersos. Sondando a profundidade no local, verifiquei que ela ultrapassava os 2,5 m. Nessa oportunidade avistamos, ao longe, um bom local de parada 4,25 km ao Norte do Arroio Chasqueiro (32°16'05,3" S / 52°47'14,4" O) onde aportamos, às 09h30, depois de remar por três horas e percorrer 20 km, numa praia (32°13'47,6" S / 52°46'33,8" O), tomada pelas águas, frontal à uma formidável mata nativa.

Repusemos as energias nos hidratando, comendo algumas barras de cereais e aproveitamos a parada para fotografar a vegetação eolicamente esculpida. Algumas figueiras tinham tombado sucumbindo à ação solerte e contínua das águas e dos ventos, mas aferravam-se à vida moldando seus troncos, galhos e raízes à nova realidade, emprestando à paisagem mais do que um exemplo de determinação e vontade, mas de como se pode alterar o cenário de um funesto cataclismo em um templo de determinação e esperança.

Além dos monumentos arbóreos, as enormes bromélias e barbas de bode agitadas ao vento e outras tantas epífitas, empoleiradas nos seus galhos, emprestavam-lhes um encanto especial. Descansados, navegamos 15 km, enfrentando ventos de proa de mais de 20 km/h, passamos pela Foz do Arroio Canhada Grande (Foz 32°18'59,6" S / 52°48'29,7" O) e chegarmos à Foz do Arroio Grande (32°20'43,3" S / 52°47'21,6" O), por volta das 12h00, onde nos aguardavam os amigos velejadores para o almoço. Almoçamos e partimos depois de combinarmos que eles pernoitariam na Foz do Arroio Bretanhas (32°29'21,6" S / 52°58'08,6" O), e nós no Farol da Ponta Alegre.

Fizemos a última parada do dia na Ponta Alegre, às 15h00, onde encontramos vestígios de um acampamento de pescadores totalmente tomado pelas águas. Aportamos nas proximidades do Farol da Ponta Alegre às 16h15 depois de remar 48 km desde o Sangradouro. Como o Farol e as casas dos faroleiros não permitiam que acantonássemos, resolvemos montar a barraca na praia em um local protegido dos ventos por pequenas dunas.

Farol da P. Alegre (32°24’52,8”S/52°45’29,5”O)

O Farol, de torre quadrangular de alvenaria, antigamente pintado de branco, com 16 metros de altura, e as duas casas dos faroleiros ficavam localizados a aproximadamente um quilômetro a Sudoeste da Ponta Alegre (32°24’53,6” S / 52°45’29,7” O).

O assoreamento provocado por uma centúria estendeu os limites da Ponta Alegre e, em consequência, a distância do Farol quintuplicou; diminuindo, também, a distância entre a Margem Oriental e a Ocidental da Lagoa.

O complexo foi inaugurado no dia 20.09.1908 e sua luz branca era visível, com tempo claro, a 21 km de distância. Embora mal conservado e apresentando alguns sinais visíveis de deterioração pela ação do tempo e do vandalismo, sua robusta estrutura, com mais de cem anos, é um marco memorável – um ciclope que assiste estático e impassível à marcha inexorável do deus Chronos e de seus prosélitos.

Sua magnífica escadaria helicoidal de ferro, ainda que totalmente exposta à ação das intempéries, resiste estoicamente, permitindo ao visitante chegar ao seu topo com toda a segurança.

Ângelo Moniz da Silva Ferraz (Barão de Uruguaiana), Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, encarregou, em 03.11.1857, Francisco José de Sousa Soares de Andrea (Barão de Caçapava) de formalizar um parecer técnico a respeito da localização dos faróis que deveriam ser edificados à margem da Lagoa Mirim para tornar sua navegação segura.

O parecer que recomendava a construção de dois faróis na Margem Ocidental – um na Ponta Alegre e outro na Ponta do Juncal e na Margem Oriental – na Ponta de Santiago foi aprovado.

O Governo Imperial, embora reconhecesse a necessidade dos mesmos, alegava problemas financeiros para a sua construção, que mais tarde foram agravados com a eclosão da Guerra do Paraguai.

F. Ponta Alegre – Foz do Jaguarão (29.12.2014)

O Novo Argonauta – Convulso Baixel

(José Agostinho de Macedo)

O convulso Baixel, de novo aos ares
As encruzadas ondas o vomitam:
Em hórrida peleja os Elementos
Em cada vaga a sepultura mostram. [...]

A terra não conhece, eis se lhe mostra
Boiando ao longe rápida canoa,
Que mal divisa o combalido Lenho,
Vem de voga arrancada ao frágil bordo. [...]

Tens descoberto a América buscada;
Demanda agora o suspirado porto,
Fim da fadiga tua, e teus desejos.
Eis nova Empresa e desusado arrojo,
Correr ao longo no pequeno Lenho
A vasta costa do Brasil inteiro! [...]

Seguimos nossa espartana rotina e fomos brindados, às 06h30, com uma fantástica aurora que uma persistente e densa névoa, que se estendia por todo o horizonte, teimava, sem sucesso, ocultar.

Avistamos ao longe o Zilda III, que pernoitara no Bretanhas, mais de 12 milhas além do Farol, pois os tripulantes iam subir o Rio Jaguarão até a cidade que lhe empresta o nome, onde o Coronel Pastl e seus netos tomariam um ônibus até Porto Alegre, de onde o Comandante retornaria, reembarcando no Zilda III em algum ponto da costa uruguaia.

Segundo a programação original, os velejadores, Comandantes Reynaldo di Benedetti e Norberto Weiberg, desceriam o Rio Jaguarão e nos encontrariam em um local a combinar para o pernoite de 29.12.2014. Fizemos uma breve parada em um dos canais de irrigação e, mais adiante, depois de remar 23 km, estacionamos, às 09h30, na Foz do Bretanhas atualmente rebaixado a um mero canal de irrigação. A ampla Foz do Bretanha contrasta com a paisagem ao redor sem qualquer atrativo especial.

Continuamos nossa viagem e, logo adiante, uma mata dos famigerados pinus (32°30’32,2” S / 52°59’13,9” O) se apresentou à SO do Bretanhas e, 6 km avante aportamos, às 11h10, para o almoço, na Foz do Arroio Arrombados (32°32’24,8” S / 52°59’57,9” O).

Consumi uma das rações doadas pelo Dr. Marc Meyers por ocasião de nossa jornada pelo Rio Roosevelt. As agitadas e exibidas gaivotas pareciam querer chamar a atenção sobre si mesmas e, além do alarido, das radicais piruetas aéreas, volta e meia brigavam por um pequeno lambari abocanhado por uma delas.

Um estático e imperturbável carcará (Caracara plancus) observava a movimentação das irrequietas aves, sob a sombra curiosa de um arbusto em forma guarda-sol, com uma serenidade de causar inveja ao mais fleumático lorde britânico.

Os troncos da pequena mata nativa arqueados na direção SO, à margem esquerda da Foz do Arroio Arrombados, denunciavam a predominância dos ventos NE que assolam a Lagoa Mirim. Infelizmente avistamos vestígios de pescadores irresponsáveis que deixaram para traz sacolas plásticas e garrafas PET (Polietileno Tereftalato).

Depois de deixarmos o Arroio Arrombados, paramos, às 13h40, novamente para descansar na Ponta Negra (32°36’15,4’’ S / 53°00’56,3’’ O), na altura de um canal de irrigação. As águas tinham uma curiosa coloração negra tingida pelas areias impregnadas por um material escuro semelhante ao betume.

Fizemos nova parada na Ponta do Juncal, à margem direita do Arroio Juncal (32°38’32,4’’ S / 53°05’16,8’’ O), às 15h30. O Arroio não tinha nenhum atrativo especial, ao contrário da Ponta, cujas dunas e mata nativa lhe conferem um charme peculiar.

A forte canícula forçou-nos a procurar as águas mais profundas do Juncal para nos refrescarmos. A Foz do Jaguarão ficava a apenas dez quilômetros do Juncal.

Foi um tiro muito cansativo, passava das 16h00 e já estávamos remando há sete horas. Visando diminuir a distância, aproamos diretamente para a Foz do Jaguarão, onde aportamos, às 17h30, depois de percorrer 55 km.

Imediatamente subi em uma das dunas mais altas da margem direita da Foz para tentar contatar os nautas, que já deviam estar em Jaguarão, a Rosângela e familiares. Depois de várias tentativas, consegui falar com o Cel Pastl que me informou que o Comandante Norberto, atendendo a motivos pessoais, precisara retornar à Canela. Nossa programação foi alterada abruptamente e, em vez de partirmos, no dia seguinte, para o Sul, precisávamos subir 26 km do Jaguarão até o Iate Clube local, o que representaria um dia adicional à nossa jornada que não estava absolutamente previsto.

Avistei, a uns 2,5 km da Foz, uma casa de bombeamento d'água onde poderíamos acantonar com certo conforto. Estava reconhecendo o local quando o Hélio apareceu e sugeriu que continuássemos remando Rio acima até achar outro local para acamparmos.

Tínhamos percorrido quase 58 km neste dia e remado durante nove horas. A experiência já tinha me mostrado, em diversas ocasiões, que um indivíduo extenuado fica mais propenso a tomar decisões equivocadas e a cometer erros e foi justamente o que aconteceu. Logo após este canal de irrigação, onde eu pretendia acampar, deve-se procurar o talvegue do Rio à bombordo, margem uruguaia, e nós enveredamos pelo canal de Boreste.

O resultado final deste imbróglio foi o de que remamos inutilmente por 4,5 km Rio acima até que a vegetação aquática nos impediu de continuar. Aportei, então, e consultei o Cel Pastl, que nos informou do engano cometido; retornamos, assim, à casa de bombas, onde deveríamos ter acampado desde o início. Percorremos, neste estafante e ensolarado dia, 67 km, uma jornada de onze horas, sendo nove de remo.

Foz do Rio Jaguarão – Jaguarão (30.12.2014)

Partimos, deixando a Ilha da Barra à Boreste. Como não havia previsão de adentrarmos no Jaguarão eu não providenciara os mapas necessários e seguíamos a rota por instinto.

A cheia da Mirim havia transformado as margens do Jaguarão em uma enorme várzea, onde a existência de algumas ilhas só podia ser inferida graças ao tipo de vegetação.

Na Volta do Sangão, deixamos o "*Zanjón de Mendes*" (Canal de Mendes) à bombordo e mantivemos a rota no rumo NNO, passando pela Ilha das Ovelhas (margem brasileira) e Volta do Potrero (margem uruguaia), mudando para o rumo SO na Volta do Negro Morto.

O ponto de vista do cockpit de um caiaque, muitas vezes, não permite que se tenha a noção exata do caminho a ser seguido, e foi o que aconteceu nas imediações da Ilha das Três Irmãs. Pedi socorro, por telefone, ao Comodoro Roberto Borges Couto que, de posse de nossas coordenadas, orientou-nos e, quando retomávamos a rota correta, surgiu um solitário canoísta chamado Antônio Buzzo, que depois nos acompanharia desde a Ilha Grande do Taquari até a Ponta do Santiago, na margem Oriental da Lagoa Mirim.

Logo que ultrapassamos a Ilha do Bráulio, avistamos, às 09h40, depois da Ilha do Cardoso e atrás da Ilha Santa Rita, as Charqueadas São Pedro e São Domingos. Seguimos viagem depois de fotografar as Charqueadas e adentramos no Iate Clube de Jaguarão, às 10h45.

Depois de um revigorante banho quente, fomos almoçar na cidade, onde procurei uma pousada para descansar e atender às sugestões dos revisores da PUCRS em relação ao livro do Rio Negro, tendo em vista que no veleiro não tínhamos acesso à internet.

Instalado na pousada, descobri que o cabo do meu computador tinha sido levado pelo Norberto, e a bateria do equipamento tinha uma autonomia de apenas quatro horas, tempo insuficiente para executar todas as tarefas.

Pedi socorro, novamente, ao Comodoro Roberto Borges Couto e, depois de tentarmos obter o material em Jaguarão, finalmente conseguimos achá-lo do outro lado da fronteira – em Rio Branco, Uruguai. Trabalhei até as duas horas da manhã e às 04h30 estava indo até o Iate Clube de táxi para a nova jornada.

Observei que diversas sugestões apontadas pela revisora tinham um teor meramente político e temi pela edição da "*Coletânea Desafiando o Rio-mar*", embora a iniciativa de sua edição tenha partido do corpo de editores da própria PUCRS.

Jaguarão – Ilha Grande do Taquari (31.12.2014)

O Novo Argonauta – Ligeiro Baixel

(José Agostinho de Macedo)

O ligeiro Baixel já corta as ondas,
Um longo e branco sulco atrás deixando,
Pôs no escuto Ocidente a altiva proa. [...]

Este Herói leva a paz, não leva estragos,
Vai enxugar as lágrimas de tantos:
E no seu coração conduz a Pátria
Das almas nobres, nobre eletricismo,

Acordei cedo e fui de táxi até o Iate Clube de Jaguarão (ICJ), onde encontrei os Comandantes Pastl e Reynaldo, além de meu parceiro de canoagem, o Professor Hélio, a postos no Zilda III. Atrelamos os caiaques ao veleiro, já percorrêramos o Rio Jaguarão desde sua Foz até Jaguarão (26 km) e nossa meta era Lagoa Mirim, e não seus tributários. A densa neblina que tudo cobria só se dissipou depois de ultrapassarmos a Ilha do Cardoso. No dia anterior eu tirara poucas fotos considerando que à bordo do veleiro teria um melhor ângulo para isso; ledo engano, como diz o velho ditado: "*nunca deixe para amanhã o que pode ser feito hoje*".

Guardaremos com muito carinho a afável acolhida na cidade patrocinada pelo Comodoro Roberto Borges Couto, e suas orientações sempre corretas e oportunas a respeito dos melhores locais de transposição e ancoragem na Lagoa Mirim, Rio Jaguarão e Canal São Gonçalo.

Partimos depois das 07h30 devidamente orientados pelo GPS e pelos mapas fornecidos pelo Comodoro Roberto Borges Couto, onde estavam perfeitamente georeferenciados os espigões e guias corrente de pedra construídos no século XX com a finalidade de evitar o assoreamento do talvegue do Rio Jaguarão. Os molhes atingiram seu objetivo, tendo em vista que a navegação do Jaguarão só é possível à jusante da Ponte Internacional Barão de Mauá, que une a cidade brasileira de Jaguarão à Rio Branco, em território uruguaio, o que não acontece à montante da ponte, onde o assoreamento a impede. É importante navegar com cautela pelo canal na época da cheia, como agora, já que os espigões ficam totalmente submersos e não há qualquer tipo de sinalização.

Os Espigões e os Guias Corrente do Jaguarão

No relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, General João de Mendonça Lima, em **1943**, pelo Engenheiro Civil Frederico César Burlamaqui são apontadas as soluções para melhorar as condições de navegabilidade do Rio Jaguarão:

> **No Rio Grande do Sul** – Foi exercida a fiscalização da exploração comercial e execução de obras dos portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas.
>
> Na Lagoa Mirim, foram mantidas as condições de profundidade e largura, por dragagem, do extenso canal do Sangradouro, realizada em exercícios anteriores e estendidos esses serviços ao Arroio Grande e a várias outras localidades dessa região. No extremo dessa Lagoa, prosseguiu a construção do Porto lacustre de Santa Vitória do Palmar e sua ligação com a cidade do mesmo nome, por uma rodovia pavimentada a concreto, obras essas que, com grande proveito para a região, serão ultimadas no próximo exercício. Além dessas obras, outras prosseguem no Rio Jaguarão e Arroios de Santa Bárbara e Padre Doutor e estudos foram realizados logo após a grande enchente que assolou o Estado, com apresentação de um anteprojeto de obras para atenuar os seus efeitos, apresentado em meados de 1941, estudos esses que prosseguiram com o mesmo fim, na Lagoa Mirim, para a sua ligação com o oceano, e em vários Rios. [...]
>
> **Regulamento do Rio Jaguarão**
>
> O Rio Jaguarão, principal tributário da Lagoa Mirim, e em cujas margens está situada a cidade de Jaguarão, tem seu curso inferior, à jusante da Ponte Internacional Mauá, sinuoso, e com pouco declive superficial, sendo navegável por embarcações com

calado máximo de 2,0 m, que, em águas médias e cheias conseguem chegar até o porto da cidade mencionada. Na ocasião da estiagem, entretanto, que regularmente abrange os meses de janeiro a abril, ficam os navios impossibilitados de acesso ao porto por diversos baixios que se localizam desde o cais até a ilha do Bráulio. Já em 1938, a Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim fez estudos e elaborou um projeto para melhoramento de tais trechos. No relatório apresentado por aquela Comissão foram resumidas as principais causas de formação dos baixios, e preconizada a dragagem como meio mais rápido para melhoramento, mencionando algumas obras fixas para proteção do aterro e fechamento de derivações da corrente.

Em se tratando de um Rio limítrofe, foi o projeto citado submetido à apreciação do Governo Uruguaio, sem que até agora houvesse pronunciamento de sua parte. Com intuito de melhorar as condições de transporte de pedra para Santa Vitória do Palmar, foi dragado em 1940 o trecho de bancos, próximo à cidade, com uma profundidade de 1,70 m reduzida ao zero hidrográfico. Como não foi executado nenhum dos enrocamentos preconizados no projeto para proteção do recalque e barragem de braços secundários, a formidável cheia de 1941, com o alagamento total das margens, voltou a dificultar a sua navegação, em condições agora mais agravadas com a fortíssima estiagem deste ano. A concretização da instabilidade de manutenção de um canal simplesmente dragado exige a realização dos trabalhos de implantação de obras fixas. A ação reguladora de tais obras, que seria lenta, em vista das épocas de diminuta declividade superficial do Rio, será acelerada por dragagem do talvegue projetado, e o recalque do material dragado, ao abrigo de tais obras, contribuirá para sua enérgica ação beneficiadora. [...]

Ainda durante a primeira fase da construção, iniciar-se-á a dragagem pelo eixo do canal projetado, recalcando-se o material dragado para trechos compreendidos entre os espigões e assim, no espaçamento médio dos espigões construídos, já assoreado também por sua ação, serão construídos com economia os espigões do segundo grupo. Os espigões são obras transversais que, partindo de uma margem, avançam sobre o leito até a nova linha de margem projetada. [...] Antes de serem apreciados os detalhes de implantação das obras fixas, observam-se algumas considerações de caráter geral, que servirão de normas à construção dos espigões e diques longitudinais.

1) Nas margens côncavas, empregam-se de preferência os espigões, apenas construindo diques longitudinais quando houver necessidade de proteger a margem contra a ação da corrente. No barramento de braços secundários preconizam-se os diques;

2) Nas margens convexas, quando houver necessidade de implantar obras, com finalidade de forçar a corrente, e o Rio a procurar novo talvegue, serão empregados sempre espigões;

3) O coroamento dos espigões horizontais é feito na cota de + 1,00 m [águas médias] e os dos diques longitudinais também é feito nessa cota nos pontos de maior curvatura; nas inflexões, coincide com a margem [se esta tiver menor altura que a cota mencionada];

4) Na barragem de braços, os diques serão horizontais e rematados na altura de + 1,00 m.

O espaçamento médio adotado para os espigões é aproximadamente igual ao seu comprimento. [...] Assim, em média, a inclinação dos espigões é 75° para os da margem côncava e 85° para os da

> convexa. Quanto ao perfil longitudinal, foram projetados espigões horizontais que serão banhados, isto é, terão coroamento ao nível das águas médias [+ 1,00 m]. Terão os espigões largura na crista de 1,5 m e taludes de: montante – 1/1 e jusante – 1/2.
>
> Sua estrutura, inicialmente permeável, será constituída por matacões de pedra de peso médio de 30 kg. [...] Terminando o projeto, foi localizada uma série de espigões na parte superior da ilha do Bráulio com a finalidade de, juntamente com o guia corrente fronteiro, melhor orientar a corrente e diminuir a secção transversal.
>
> São esses os trabalhos necessários para assegurar ao Rio Jaguarão uma navegação sem interrupção, durante todas as épocas do ano. O aprofundamento por dragagem de pequeno trecho de sua Barra na Lagoa Mirim seria, se bem que atualmente esta permita a navegação de embarcação de 2,00 m de calado, um trabalho complementar interessante, já que obras vultosas serão executadas em sua proximidade. (BURLAMAQUI)

No relatório apresentado ao Exm° Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, General João de Mendonça Lima, em **1944**, pelo Engenheiro Hildebrando de Araújo Góes são listadas as obras realizadas no Rio Jaguarão:

> <u>Melhoramentos no Rio Jaguarão</u> – No ano em relato prosseguiram com regularidade e construção das obras situadas na margem brasileira do Rio Jaguarão tendo em vista o melhoramento da navegabilidade em época de estiagem. Com esse fim foi derrocada uma faixa ao longo da murada do cais acostável, cuja sapata de fundação, em mau estado de conservação, foi necessária refazer em grande parte. As obras de regularização consistiram na continuação da construção dos espigões de enrocamento cuja pedra vem sendo extraída da pedreira local. (GÓES)

A Ata mencionada no relatório de 1944, realizada pelas autoridades brasileiras e uruguaias em Montevidéu, foi aprovada pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra através do Decreto N° 28.009, de 19.04.1950:

> Em Montevidéu, República Oriental do Uruguai, reuniram-se na Direção de Hidrografia do Ministério de Obras Públicas, no período compreendido entre os dias 26 e 29.09.1944, os senhores engenheiros: Silvio Lopes do Couto e Raul Ferreira da Silva Santos como representantes do Ministério da Viação e Obras Públicas da República dos Estados Unidos do Brasil, e os senhores engenheiros Don José L. Buzzetti, Don Guilhermo Rondini e Tenente Don Homero Martínez Monteiro como representante do Ministério de Obras Públicas da República Oriental del Uruguay [...]
>
> I. Problemas Técnicos
>
> 1) Construção de obras de regularização do curso e dragagem do Rio Jaguarão. [...]
>
> III. Assuntos Legais e Administrativos [...]
>
> Nesta altura da reunião, os representantes brasileiros fazem saber que [...] parte das referidas obras [derrocamento e espigões até o vértice V] do projeto apresentado acham-se já construídos, e que seria interessante e de bom resultado prático para o prosseguimento das obras, construir os espigões da margem uruguaia, frente à ilha do Jacinto, indicados na planta respectiva.
>
> Com a tal finalidade e para se dar rápido andamento a este assunto, as autoridades brasileiras poderiam fornecer gratuitamente a pedra necessária, a qual seria transportada aos pontos de aplicação por embarcações brasileiras. As autoridades uruguaias, por sua vez, tomariam a seu cargo a execução dos levantamentos técnicos necessários, e contribuíram

> com a mão de obra para a construção dos espigões, e o empréstimo de caminhões a serem utilizados no transporte da pedra de uso comum desde a pedreira ao ponto de embarque. [...]

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Coronel Edmundo Macedo Soares e Silva, em **1945**, pelo Engenheiro Civil Clóvis de Macedo Cortes:

> b) Melhoramentos do Rio Jaguarão – Os serviços prosseguiram sem acidentes, com pequenas interrupções normais a essa espécie de trabalho, tendo sido executada, de acordo com o projeto, a construção dos espigões situados na margem Brasileira. Os resultados obtidos têm sido periodicamente controlados pelos perfis transversais nas seções de estudo, verificando-se, apesar do Rio continuar em regime anormal, consequente da estiagem prolongada, que as alterações havidas têm sido as mais auspiciosas, realizando-se o aprofundamento do canal de navegação.
>
> Os trabalhos realizados em 1945 podem ser assim resumidos: construção dos espigões n° 8, 9 e 10, e prolongamento dos espigões n° 3 e 4, do projeto, onde foram empregados 1.811.000 metros cúbico de pedra; dragagem do Canal da "*Coronilha*", de acesso aos cais de Jaguarão, com uma extensão de 270 m e 2,50 m de profundidade, em águas mínimas.
>
> Por ser necessário, de imediato, levar as embarcações até o local citado, onde é feito o carregamento de pedra para Santa Vitória do Palmar, tendo sido dragados 7.115.900 m^3 de areia; construção de uma carreira para 25 toneladas, e onde foi aberta uma doca, extraindo-se 263 m^3 de material, dos quais foram transportados, para o terrapleno do cais de Jaguarão, 49.500 m^3.

> A produção da pedreira, explorada diretamente pelo 18° Distrito de Fiscalização (DF-18), foi de 1.086.919 metros cúbicos de pedra bruta e 362 m^3 de cascalho, sendo 100.500 m^3 de pedra cedidos à Prefeitura Municipal de Jaguarão e o restante empregado nas várias obras a cargo do referido DF-18, ou mantido em estoque na pedreira. (CORTES, 1945)

Relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, Engenheiro Civil Clóvis Pestana, em **1947**, pelo Engenheiro Clóvis de Macedo Cortes:

> b) Melhoramentos do Rio Jaguarão – As obras de regularização do Rio Jaguarão decorreram normalmente. Foi terminada a construção dos espigões 11, 12 e 13, devendo, no princípio do ano de 1948, ser iniciado o novo trecho de construção de espigões. Pelas sondagens realizadas pode-se observar o bom resultado obtido com a construção dos espigões, tendo o aprofundamento alcançado, em alguns pontos, até 1,40 m. Os serviços de extração e britagem de pedras decorreram satisfatoriamente.
>
> As obras executadas em 1947 podem ser assim resumidas: espigão n° 11 – foram colocados 613 m^3 de pedra; espigão n° 12 – foram colocados 540 m^3 de pedra: espigão n° 13 – foram colocados 128 m^3 de pedra; produção da pedreira – explorada diretamente pelo Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (DPRC-18): 1.418.500 m^3 de pedra bruta e 751.500 m^3 de cascalho, dos quais 780.000 m^3 de pedra bruta foram empregados nos espigões. O britador produziu 658.000 m^3 de pedra britada. (CORTES, 1947)

Na 130ª Sessão da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, de 04.11.**1949**, o Deputado Estadual Fernando Ferrari fez o seguinte pronunciamento:

> Seguem-se depois, Sr. Presidente, informações relativas ao melhoramento no Rio Jaguarão. E aqui, Sr. Presidente, estou verificando que quase todas as obras ali realizadas e hoje continuadas devemo-las ao Governo do Sr. Getúlio Vargas, porque nessa época foi organizada a pedreira donde foram extraídos 10.959.700 m^3 de pedra e 4.279.700 m^3 de cascalho.
>
> Foram britados 2.937 m^3 de pedra. Executada a derrocagem da faixa do cais antigo e construído o novo trecho de cais para águas altas; construídos os espigões de n° 1 a 8 com emprego de 4.037 m^3 de pedra. Na dragagem prévia de acesso ao porto foi extraído um total de 45.000 m^3 e em dragagens auxiliares às obras – 9.283 m^3.
>
> Somando tudo isso, Sr. Presidente, dá um volume total entre a dragagem e o volume de pedra ali aplicada de 15.301.197 metros cúbicos, e em igual época do Governo do Gen. Dutra, que continua a obra de Getúlio Vargas, foram empregados 11.255.272 metros cúbicos, entre dragagem e pedra para as aterragens competentes. (BRANDALISE & BOMBARDELLI)

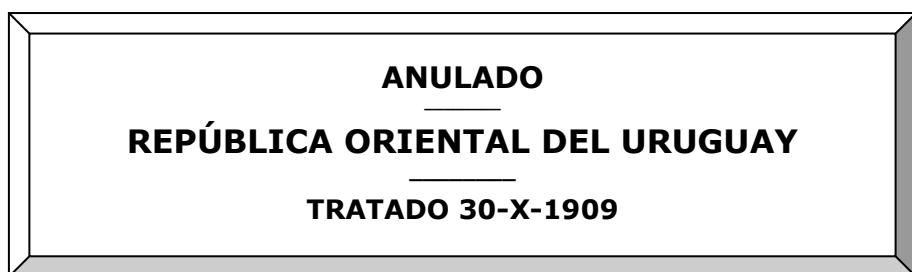
Pelas 08h00, a névoa dissolveu-se e pudemos então nos encantar com as belas paisagens do Jaguarão e de sua fauna. Encontramos o Fábio Couto, filho do Comodoro Couto, à bordo do veleiro "*Macanudo*" na altura da Ilha do Bráulio, que ali pernoitara aguardando bons ventos para voltar à Jaguarão.

O Fábio Couto repassou ao Coronel Pastl as coordenadas de um ponto de passagem ideal para contornar o Banco do Muniz, entre a Ponta do Muniz e a Ponta Santiago. Coincidência ou não, estávamos exatamente no ponto onde, ontem, o Comodoro Couto nos orientara a respeito da rota a ser seguida.

Continuamos nossa viagem admirando a luxuriante vegetação aquática e a flora que a cheia tentava submergir. A planura inundada se estendia ao longo das margens e em alguns lugares as ilhas tinham sido totalmente tomadas pelas águas. Empoleirados nas árvores avistamos carcarás (Caracara plancus), carãos (Aramus guarauna), tarrãs (Chauna torquata), biguás (Phalacrocorax brasilianus), bandos enormes de maçaricos (Phimosus infuscatus) voando na sua formação em "*V*" característica e uma curiosa garça moura (Ardea cocoi) empoleirada num marco fronteiriço. Lê-se, na placa de bronze do marco fronteiriço e guardada por esta bizarra sentinela da fronteira cuja nacionalidade desconhecemos:

ANULADO

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

TRATADO 30-X-1909

O Tratado de Fronteiras da Lagoa Mirim, assinado em 1909, reviu e modificou as cláusulas relativas às linhas de fronteira na Lagoa Mirim e no Rio Jaguarão. Chegamos à Foz do Jaguarão, por volta das 10h30, embarcamos em nossos caiaques e aproamos rumo à Ilha Grande do Taquari, onde pernoitaríamos.

Ao partimos da Foz do Jaguarão, adentramos em território uruguaio, ultrapassando a Ponta Muniz (32°42'57,0" S / 53°11'14,0" O), o balneário Lago Meirim (Ponta Cacimbas – 32°44'51,1" S / 53°15'36,6" O) onde fizemos uma breve parada, depois de percorrer 16 km, e, logo em seguida, na Foz do Rio Tacuari (32°46'17,0" S / 53°18'36,4" O), 5 km adiante.

Mais uma vez, a visão de uma plantação de pinus, desta feita em território uruguaio, trouxe-me à lembrança a funesta paisagem do Saco de Tapes.

Dez quilômetros adiante, fizemos uma última parada na Ponta Parobé e aproamos para a Ilha Grande do Taquari, a única ilha brasileira imersa em um arquipélago uruguaio. Contornamos a Ilha pelo lado Setentrional rumo ao Zilda III, cujo mastro vimos de longe.

O canoísta Antônio Buzzo, que havíamos encontrado no Rio Jaguarão, estava a bordo e orientava nossa abordagem. Remáramos apenas 37 km desde a Boca do Jaguarão. Cumprimentamos os companheiros e fomos montar acampamento em uma praia próxima.

Voltamos ao veleiro para o jantar e, por volta das 19h30, observamos alguns sinais muito conhecidos da formação de um ciclone extratropical que aparentemente deveria passar ao Sul da Ilha. Não titubeei e pulei para meu caiaque e remei rapidamente para o acampamento seguido de perto pelo Antônio Buzzo. Eu já enfrentara ciclones no Rio Guaíba (Ponta da Figueira), e na Laguna dos Patos (Porto do Barquinho), e sabia que o tempo mudava muito repentinamente.

Mal tínhamos colocado os caiaques junto às barracas, recolhido o material para o interior delas, e verificado as amarrações quando, de repente, o vento girou de Este para Sul canalizando a força do ciclone diretamente sobre o acampamento. O suplício deve ter durado uns 15 minutos que nos pareceram horas. Segurávamos com força os estais das barracas por dentro, a água jorrava para dentro das barracas como se estivéssemos ao relento, a lona "*impermeável*" desprendeu-se e era lançada para todos os lados.

Assim como começara, a borrasca se foi; estávamos aflitos com o que poderia ter ocorrido com o veleiro e tranquilizamo-nos quando vimos que a luz do mastro estava no mesmo lugar e altura e nos concentramos em remontar as barracas e secá-las bem como nossos colchões de ar. Felizmente a temperatura amena permitiu que descansássemos sem maiores atropelos nessa conturbada passagem de ano.

Ilha Grande – Foz do Rio Cebollati (01.01.2015)

Da Foz do Arroio S. Miguel, onde se acha o Quarto Marco Grande, aí colocado pela Comissão Mista Demarcadora de 1853, atravessa longitudinalmente a Lagoa Mirim até à altura da Ponta Rabotieso, na margem uruguaia [...] (AFFONSECA)

Saímos tarde, por volta das 07h30, contornamos, pelo lado Meridional, as Ilhas Sanjón, Sepultura e Confraternidad, aportamos na Ponta Rabotieso; mais tarde fizemos uma parada intermediária antes de aportar em um agradável bosque de eucaliptos localizado na margem esquerda da Foz do Arroio Zapata (33°56’54,3” S / 53°29’51,7” O), por volta das 12h00, depois de percorrer 22 km.

Segundo o Comandante Décio Vaz Emygdio, o Arroio Zapata, assim como o Arroio de Ayala (33°02’00,9” S / 53°34’03,6” O), que fica próximo à Lagoa Guacha, foram assim nominados em homenagem a um paraguaio de origem espanhola chamado Don Miguel de Ayala, nos idos de 1680, conhecido como Viejo Zapata.

Depois do almoço, em que eu e o Antônio Buzzo comemos a ração americana doada pelo Dr. Marc Meyers, prosseguimos nossa jornada.

Ao aportarmos, 12 km depois, na margem direita do Arroio Sarandi Grande (Foz – 33°02’04,2” S / 53°34’02,7” O), o tempo começou a mudar e nuvens carregadas formaram-se no horizonte.

O Buzzo recomendou que aguardássemos, mas achei melhor continuarmos rumo ao Rio Cebollati ([14]), como acordáramos com os velejadores. Sete quilômetros adiante, estacionamos em uma restinga baixa que permitia observar a Lagoa Guacha.

Fiz contato com a equipe de apoio pelo rádio, mas eles não conseguiam me ouvir, o tempo ruim aproximava-se célere e decidimos partir imediatamente e direto para a Foz do Rio Cebollati, a 13 km de distância, evitando margear a Baía.

A meio caminho, uma enorme e veloz nuvem negra forçou-nos a aportar e a procurar proteção sob os frondosos galhos de uma espinhosa coronilha (Scutia buxifolia).

Passado o vendaval, picamos a voga para achar o veleiro que, conforme combináramos, deveria estar ancorado em algum lugar da imensa e labiríntica Foz do Rio Cebollati (Foz – 33°08’55,2” S / 53°37’17,6” O).

Fui à frente para achar logo a Zilda III e evitar que o Buzzo e o Hélio tivessem de remar desnecessariamente. Finalmente avistei os velejadores e apontei a rota para meus companheiros. Depois de embarcados, tomamos um banho quente a bordo e pernoitamos no veleiro. Navegáramos 54 km e este conforto era muito bem-vindo.

---

[14] Cebollati: na Argentina, Uruguai e Chile as letras “*LL*” se pronunciam como o “*J*” da língua portuguesa.

Foz do Rio Cebollati – Baía Pelotas (02.01.2015)

O Novo Argonauta – Mede os Céus

(José Agostinho de Macedo)

De Lísia ([15]) é produção, de Lísia estudo,
O seguro Astrolábio, o certo Octante,
Na imensa solidão do mar fremente,
Fanal ([16]) que aclara a sombra e marca a estrada.
Das ondas <u>mede</u> <u>os</u> <u>Céus</u> e observa os Astros;
Do Sol conhece a altura e conta os passos;
E sem falhar no líquido caminho,
Ao menos marca ao certo a Latitude. [...]

Acordamos cedo e tomamos o desjejum preparado pelo Cel Pastl. Os ventos do quadrante Sul (de 30 km/h e rajadas de 45 km/h) assobiavam ameaçadoramente. Parti, deixando para trás nosso parceiro Antônio Buzzo, que preferiu, neste dia, permanecer embarcado no Zilda III; e o Professor Hélio, que ultimava alguns preparativos antes de iniciar a jornada. Fiz a primeira parada, às 07h15, na Baía Cebollati, a 5 km de nosso pernoite. O vento Sul tinha baixado o nível da Lagoa em torno de um metro, fotografei a vegetação que emoldurava as dunas da praia e aguardei o parceiro chegar.

Depois de ingerirmos uma barra de cereal, contornamos a Ponta Cebollati, com dificuldade. Os ventos de proa e as ondas de mais de metro de altura diminuíam muito o rendimento e afetavam a segurança da navegação; era, portanto, mais garantido navegar junto à margem. Paramos, às 08h20, depois de remar 5 km, na raiz Meridional da Ponta Cebollati (33°10’12,8” S / 53°38’25,2” O).

---

[15] Lísia: tem o mesmo significado que Lusitânia.
[16] Fanal: Farol.

O Hélio partiu enquanto eu ainda fazia alguns ajustes no caiaque, e já me encontrava longe da margem quando verifiquei que não baixara o leme. Para permanecer próximo à costa, como programara, eu teria de enfrentar ondas de través, o que, sem o leme, iria gerar um desgaste físico muito grande.

O formato em quilha da proa e da popa, embora seja o ideal para cortar a água, deixa o caiaque à mercê das ondas de través. Quando estas ondas encontram primeiro a popa, fazem a proa virar para a origem das ondas e, quando batem na proa, fazem-na acompanhar o sentido das ondas.

Chamei o Hélio para que ele baixasse o meu leme, mas o vento não permitia que ele ouvisse. Decidi continuar enfrentando as ondas de frente, pois esta era a conduta mais adequada à situação – era mais fácil conduzir o Cabo Horn com ondas de proa do que de través. Estávamos a meio caminho da margem oposta quando percebi que o suporte do leme do Hélio quebrara e o leme era arrastado pelas ondas de um lado para o outro. Finalmente o Hélio me ouviu, fixei o leme dele no convés e ele baixou o meu.

Combinei de aportarmos nas proximidades de uma casa que estava exatamente à nossa proa e achei que ele tinha entendido. Parece que o Hélio não ouviu minha orientação e se afastou lentamente para bombordo até sumir de vista. Achei que o amigo estava à deriva em decorrência da falta do leme. Demorei a alcançar a margem da Baía Magra, próximo à casa (33°13’18,2” S / 53°39’30,1” O) que tomara como referência, e, imediatamente, subi na duna mais alta tentando avistar o Hélio e, como não consegui, comuniquei-me, pelo rádio, com a equipe de apoio.

O Comandante Reynaldo di Benedetti informou-me que eles tinham decidido permanecer na Foz do Cebollati em virtude dos fortes ventos e só mudaram a programação para tentar achar o Hélio. Inicialmente o Coronel Pastl me pedira para permanecer no local, mas, aflito, depois de um vinte minutos parado, decidi costear a Baía Magra, protegido dos ventos, na tentativa de encontrar o Hélio. Não encontrei meu parceiro e, nas proximidades da Ponta Magra, aproveitei que a direção dos ventos coincidia com a da Ponta e surfei velozmente por uns 3 km.

Logo depois de ultrapassar a Ponta avistei o Hélio navegando algumas centenas de metros à frente, e novamente o vento impediu que ele me escutasse. Fiz uma parada para contatar a equipe de apoio, mas não consegui, apesar de ter subido nas árvores mais altas. Hidratei-me e continuei.

Mais à frente enxerguei o Hélio novamente e, desta vez, ele me viu. Imediatamente parei, subi na duna mais alta e consegui contatar o Coronel Pastl que me repassou as coordenadas da Foz de um pequeno Arroio (33°17’57,1” S / 53°35’31,0” O) que verifiquei, logo adiante, estar totalmente assoreado, forçando-nos a ir mais adiante.

Fomos até um canal de irrigação (33°19’26,4” S / 53°36’11,8” O) que também não se mostrou viável. Estacionamos, então, um pouco adiante deste canal, onde fizemos uma sondagem do local e, embora fosse Mar aberto, a vegetação nativa oferecia uma certa proteção dos ventos, agora moderados, que sopravam de SO. Montamos acampamento sob uma bela corticeira (Erythrina crista-galli) e estendemos nossas roupas molhadas sobre uns sarandis.

Fiz um “*tour*” pelo local documentando a bela região onde encontrei uma lebre, muito mansa, que perambulava pela praia sem se incomodar com minha presença.

A espessura das camadas de conchas nas praias varia muito, mas encontrei, em alguns lugares, algumas com mais de 30 cm. A jornada foi curta, apenas 37 km, mas satisfatória, considerando as condições adversas e os imprevistos.

Baía Pelotas – S. Vitória do Palmar (03.01.2015)

O Hélio e o Buzzo partiram, e eu permaneci fotografando a praia, de meu caiaque, aproveitando o ângulo de incidência dos raios solares. Aproei às 07h15, para a Ponta Pelotas, aonde cheguei 30 min depois.

Avistei os amigos canoístas logo à frente, mas parei para documentar a Ponta Pelotas e, em seguida, novamente. Era, sem dúvida, uma das regiões mais belas de toda a Lagoa Mirim que até então percorrêramos; continuei fotografando a vegetação curiosamente moldada pelos ventos sem acostar até me aproximar da dupla.

Às 09h40, passamos por um casal de capororocas (Coscoroba coscoroba) e, às 09h50, aportamos na Foz do Arroyo de Pelotas (Foz – 33°27’31,0” S / 53°35’29,5” O), sem dúvida o mais belo afluente da margem Oriental da Lagoa Mirim.

Além da mata nativa, consegui fotografar um filhotão de cabeça-seca (Mycteria americana). Não consegui, naquela oportunidade, classificar a espécie e tive de recorrer aos usuários do Wikiaves para identificá-la.

Nas minhas pantaneiras andanças, eu tinha observado bandos de cabeças-secas, mas, como não era época da nidificação destas aves, não tinha avistado, na época, nenhum filhote.

Meus parceiros tinham partido, já há algum tempo, para encontrar os velejadores quando embarquei no "*Argo II*". Como eles já estavam a meio caminho costeando a Baía, resolvi apontar minha proa diretamente para a Ponta San Luís, onde estacionara o veleiro Zilda III antes de adentrar na Boca do San Luís (33°31′29,9″ S / 53°32′36,8″ O).

Almoçamos e decidimos fazer apenas uma pequena incursão no Saco de San Miguel. Aproamos para o Sul, passando pela Ponta de Las Piedras e Ponta Montenegro e depois para NE pela Ponta do Paraguaio, às 13h40. Aportei na Ponta para descansar, e meus parceiros resolveram tocar direto para o porto de Santa Vitória do Palmar ante a possibilidade dos ventos aumentarem.

Embarquei no Cabo Horn e, depois de contornar a Ponta do Paraguaio, verifiquei que a rota seguida pelos companheiros apontava muito para o Sul. Aproximei-me deles e o Hélio me informou que o Antônio assim preferira. Decidi, então, aproar direto para o Porto de Santa Vitória do Palmar (SVP) onde o veleiro nos aguardava e, lá chegando, ajudei-os, balizando o trajeto, a aportar em segurança no canal dos pescadores que fica ao Sul do porto.

Novamente eu tinha que checar algumas revisões encaminhadas pela revisora da Editora da PUCRS e precisava acessar a internet. Acompanhei o Comandante Reynaldo e o Professor Hélio, no táxi do

Brizola, e fomos diretamente para uma sorveteria – assumo publicamente que tenho um vício – sorvete. Depois de degustarmos generosas porções, reservei um quarto em um hotel e fomos fazer compras. Deixamos as compras no veleiro e voltei sozinho de táxi para o hotel. Foi uma jornada de 48 km.

SVP – Arroio dos Afogados (04.01.2015)

O Novo Argonauta – Nau Triunfante

(José Agostinho de Macedo)

Da praia Ocidental largando as velas
Foi, émula ([17]) do Sol, a Nau triunfante,
Do Atlântico Mar varrendo as ondas,
E com propício sopro a extrema ponta
Tocou do novo Mundo, ousando a ignota
Estrada cometer de um Mar, que nunca
De Lenhos Europeus cortada fora.

Acordei cedo, chamei o Brizola, às 04h30, que me levou no seu táxi até o veleiro. Tive de tocar alvorada para acordar os preguiçosos marinheiros, e partimos logo depois do desjejum. Nossa rota pela margem Ocidental da Lagoa Mirim tinha sido predominantemente Sul, enfrentando vento de proa do mesmo quadrante e agora, na Oriental, nosso rumo seria Norte, e os ventos vindos de SO nos empurrariam. Partimos, às 06h20; os ventos não chegavam, por enquanto, a prejudicar por demais a navegação já que não ultrapassavam os 12 km/h. Navegamos com tranquilidade por uns 10 km quando o suporte do leme quebrou. Telefonamos para o Coronel Pastl solicitando que ele soldasse o pino de suporte do leme do Hélio que quebrara na Baía Magra e, como sempre, nosso caro Cmt não sossegou até solucionar o problema.

---

[17] Émula: êmula = rival.

Embora o vento na alheta de bombordo ajudasse na progressão, as ondas de través mudavam a direção do caiaque, obrigando-me a deslocar a empunhadura do remo para a extremidade direita, bem próximo à pá, forçando excessivamente os músculos do braço esquerdo para mantê-lo na rota.

Naveguei assim por cinco quilômetros até o Arroio Curral d'Arroios (33°23'28,9" S / 53°26'11,8" O), onde eu e o Hélio tentamos minorar o problema amarrando o leme na popa do caiaque; infelizmente o artifício não teve o resultado esperado. Navegamos mais dez quilômetros até um enorme canal de irrigação (33°17'41,7" S / 53°27'43,0" O) onde aproveitamos para almoçar enquanto aguardávamos nossa equipe de apoio agora reforçada com a presença de um caro ex-aluno do Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA) o Eduardo Rocha Costa – mais conhecido como "*Duda*". O veleiro trouxe o suporte do leme que foi rapidamente instalado no caiaque e partimos, mais tranquilos, rumo à Ponta dos Afogados.

Os ventos mudaram de direção e velocidade e, quando chegamos à Ponta dos Afogados, fomos até o veleiro para saber qual seria a conduta a partir dali. O veleiro contornaria a Ilha dos Afogados e faria uma aproximação frontal até a Foz do Arroio dos Afogados enquanto nós cortaríamos caminho passando entre a Ponta e a Ilha. Foi uma navegação cansativa enfrentando ventos de proa do quadrante Este com velocidades superiores aos 40 km/h e ondas frontais de mais de metro que travavam nossa progressão. Finalmente chegamos à margem onde consegui contatar o Coronel Pastl, que nos forneceu as coordenadas da Foz do Arroio dos Afogados (33°07'46,8" S / 53°22'34,2" O) para onde rumamos.

Fizemos mais duas paradas antes de chegar, às 18h00 à Foz do Arroio onde aguardamos, até às 18h55, a chegada do Zilda III. Conduzi os velejadores até uma curva segura e, depois de cumprimentar nosso novo expedicionário, o "*Duda*", naveguei pelo Arroio até ser barrado pela vegetação aquática. O Arroio é o mais formoso da margem Oriental e deve ser mais belo ainda durante a estiagem. Tínhamos remado 49 km.

A. dos Afogados – Ptª do Santiago (05.01.2015)

O Novo Argonauta – Soberbo Pedestal
(José Agostinho de Macedo)

A derradeira volta ao Mundo deram;
Entre os Faustos navais prodígio tanto
A História não marcou: talvez que os evos ([18]),
Que ainda por vir estão, igual não vejam.
Enquanto a Pátria agradecida ao feito
Prepara ao grande Navegante os louros:
Enquanto o bronze e mármore não mostram
Voltada aos Céus a imagem respirante,
E no soberbo pedestal não grava
Os atributos da naval ciência,
Com a mente em fogo acesa, e às Musas dada,
À Pátria, ao Trono, ao Mérito, à Virtude,
Que a façanha inspirou, que o Herói coroa,
Este tributo de louvor consagro.

O Antônio permaneceu a bordo do Zilda III, e eu e o Hélio seguimos nossa rotina e rumamos, depois de uma rápida parada, para a Ponta da Canoa, onde aportei, às 08h15, para documentar o local. Depois das fotos, continuei minha rota ultrapassando a Ponta e segui direto para a margem oposta, enfrentando vento e ondas de través que golpeavam a alheta de Boreste.

[18] Os evos: a eternidade.

Chegamos às 10h30, e, depois de descansarmos um pouco, continuamos nossa jornada até as proximidades de um Canal de Irrigação onde paramos, às 12h00, para almoçar e contatar os velejadores.

Avistamos o Zilda III e seguimos rumo Norte, enfrentando, durante todo trajeto, ventos de proa a mais de 30 km/h. Aportamos na Ponta de Santiago, e o veleiro foi de precursor mostrando o caminho até um lugar, a Este da Ponta, perfeitamente abrigado, chamado Caldeirinha (32°48’21,0” S / 53°06’32,0” O) indicado, em Jaguarão, pelo Comodoro Roberto B. Couto.

Ao contornar a Ponta, enfrentei ondas de través que ultrapassavam os 2 m de altura; felizmente eram ondas cheias e não estavam quebrando, o que seria um complicador adicional. Foi uma prova de que demandava apenas atenção. Eu sabia que aquilo era um teste fácil para o excelente Cabo Horn, o único problema era o cansaço imposto por uma jornada de mais de 59 km enfrentando ventos fortes de proa durante toda a rota. Aportamos na Caldeirinha; uma interessante e envolvente calmaria contrastava com a fúria dos ventos e ondas que eu acabara de enfrentar.

“*Depois da tempestade vem a bonança*”! Por volta das 20h30, fomos brindados com um pôr do Sol magnífico. As diáfanas nuvens, há mais de 10.000 m de altura, apresentavam uma sutil coloração que se refletia nas águas da Caldeirinha emprestando-lhe um encanto todo especial. Nossos caiaques flutuavam suavemente imersos neste quadro primoroso concebido pelo Senhor de Todos os Exércitos. Um brinde do Grande Arquiteto aos vitoriosos canoeiros que superaram com brio os desafios impostos pela natureza. Havíamos combatido um bom combate.

Ptª do Santiago – Canal Curral Alto (06.01.2015)

O amigo Antônio Buzzo permaneceu na Caldeirinha aguardando bons ventos para realizar a travessia de quase 11 km entre as Pontas do Santiago e Muniz. O Buzzo, depois de nos acompanhar desde a Ilha Grande do Taquari e brindar-nos com sua agradável companhia, estava de volta à simpática cidade de Jaguarão.

Partimos cedo com destino à Ponta dos Latinos e fizemos uma parada intermediária na Baía antes de lá aportarmos por volta das 10h00, depois de remar 18 km enfrentando ventos fortes e ondas do quadrante Norte, que incidiam na bochecha de bombordo.

Uma bela figueira (capa deste livro) tombada pela força dos ventos e das águas resistia estoicamente, dando mostras de um invulgar instinto de sobrevivência. Apoiada nos seus frondosos galhos, dava mostras de uma emocionante e invulgar energia telúrica capaz de enternecer os espíritos mais rudes.

Dos Latinos aproamos para o Arroio Del Rey (32°52’10,1” S / 52°55’48,4” O) onde estacionamos para almoçar. Enquanto o Hélio fazia uma incursão pela mata nativa, eu navegava pelo Arroio onde desponta, ainda altaneiro há mais de 50 anos, o mastro do Barco Itaqui, que transportava cal de Pelotas para Curral Alto e o desembarcava neste local. Acho que nos demoramos demais, e os Mares de Dentro não perdoam.

Logo que partimos rumo a um Canal (32°54’52,6’’ S / 52°49’36,1’’ O) onde deveríamos aportar, segundo orientação do professor Hélio aos velejadores, os céus começaram a anunciar um vendaval vindo do quadrante Oeste.

Remamos vigorosamente e, ao chegarmos ao Canal, verificamos que este estava totalmente assoreado. Subi na duna mais alta e tentei contato rádio com o veleiro Zilda III – nenhuma resposta. Continuamos nossa jornada bastante apreensivos até que avistamos, a uns 2 km adiante do canal, o veleiro.

Os Comandantes Reynaldo e Pastl estavam nos aguardando nas proximidades do Canal do Curral Alto (32°54′32,4″ S / 52°48′05,4″ O).

Imediatamente nos dirigimos, depois de ter conversado com os velejadores, à Foz do Canal para sondar sua profundidade. Feito o reconhecimento, orientamos a progressão do Zilda III, quando tivemos que desatrelar um dos barcos dos pescadores que bloqueava o acesso à uma área mais protegida do Curral Alto.

Depois de ancorarmos o Zilda III e arrastarmos os caiaques para o barranco, recebemos a visita de alguns pescadores e familiares que cortesmente nos orientaram a respeito da ancoragem. O mau tempo dissipou-se deslocando-se para o Norte, e passamos uma noite bastante agradável embarcados no veleiro. Tínhamos remado 49 km.

Curral Alto – Canal do Taim (07.01.2015)

Meus ombros, desde a quebra do suporte do leme em Santa Vitória do Palmar, ainda não tinham se recuperado, e o esforço de remar longas distâncias enfrentando ventos fortes de proa e través traumatizaram ainda mais meus tendões e fibras musculares. Avisei aos meus amigos que continuaria a remar lentamente, pois do Taim a Pelotas teríamos ainda, pelo menos, mais dois dias de viagem.

Eu navegava rumo NNE, e ventos de proa fizeram-me acostar para resguardar-me, ainda que parcialmente. Remei, sem pressa, e a monotonia da paisagem só foi quebrada pela presença inusitada de três muares que placidamente pastavam no alto de um morrote marginal.

Depois de remar, praticamente sozinho, durante 47 km, avistei o Hélio na Boca do Canal do Taim (32°33’36,1” S / 52°35’19,1” O) e o veleiro ao largo.

Aportei e imediatamente tentei, sem sucesso, contato rádio com a equipe de apoio. Pedi, então, ao Hélio, que tentasse pelo celular. Os velejadores estavam aguardando os resultados de uma sondagem para só então adentrar ao Canal do Taim. Executados os procedimentos de praxe, o Zilda III ancorou no Canal protegido pelos barrancos altos do mesmo. Durante a sondagem, avistei um casal de ratões do banhado com dois pequenos filhotes muito mansos e curiosos.

Taim (08.01.2015)

Dedicamos o dia a conhecer o Taim e sua maravilhosa fauna. O Coronel Sérgio Pastel já havia contatado o oceanólogo Sr. Henrique Horn Ilha, chefe da Estação Ecológica (ESEC) do Taim, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), que permitiu que excursionássemos pela área da reserva.

A ESEC do Taim, criada em 1986, está localizada entre a Lagoa Mirim, Lagoa Mangueira e o Oceano Atlântico, abrangendo uma área de 32.800 mil hectares. A ESEC tem como objetivo, além da preservação da natureza, a realização de pesquisas científicas.

A região formada por uma ampla planície costeira abriga mais de 230 espécies de aves além de ser um reduto importante de répteis e de anfíbios. O banhado do Taim desempenha as funções de produção de alimento, conservação da biodiversidade, contenção de enchentes e controle da poluição.

Taim – Ilha Grande (09.01.2015)

Partimos com a firme determinação de pernoitar no Canal de São Gonçalo. Fiz uma parada intermediária, depois de remar 7 km, na praia da Vila do Taim, popularmente conhecida como Capilha, próxima à Estação Ecológica do Taim e que pode ser acessada por terra pela BR-471, onde visitei a Igreja Nossa Senhora da Conceição (32°30'20,8" S / 52°35'04,1" O) e uma bucólica praça.

No entorno da Vila encontra-se a única linha de falésia viva da lagoa Mirim e onde, nas últimas décadas, a erosão provocou uma importante regressão até os limites da igreja.

Enquanto alguns autores defendem que o termo Taim tem sua origem na expressão indígena "*tai moing*" – "*cousa pequena em que penso*", outros asseguram que ela advém do grito emitido pelo Tarrã (Chauna torquata).

Remei até a Ponta do Salso, onde aportei seguido pelo Hélio, depois de remar 25 km sem parar, desde a Vila do Taim. Avistamos três filhotes de lebre que brincavam sob uns salsos. Continuamos nossa jornada aproando para o Arroio Gamela (32°15'09,1" S / 52°40'25,9" O), 7 km adiante, onde tínhamos combinado, com os velejadores, de ancorar para o almoço.

Como a Foz estava totalmente bloqueada por salsos, contatei os velejadores que seguiram diretamente para o Canal São Gonçalo. Dirigimo-nos, então, para o Canal de Irrigação da Granja Quatro Irmãos (32°14’26,4” S / 52°40’05,7” O) que ficava a pouco mais de um quilômetro avante, onde paramos para nos hidratar e consumir algumas barras de cereais. Descansados, aproamos diretamente para a boca de montante do Canal de São Gonçalo que ficava a uns 12 km à nossa frente.

Desde a Ponta do Salso, uma tétrica paisagem assombrava-nos: a primeira fileira de salsos de toda margem tinha sido tombada pelo ciclone da noite de 31.12.2014. As folhas dos chorões conservavam ainda um intenso verdor, testemunhas vivas do recente cataclismo que assolara a região.

Ode aos Excelsos Salsos Tombados

Molduras e Visões

(*João Rodrigues Barbosa Neto*)

E esses salsos chorões à beira das barrancas,
Que a rajada impiedosa alucina e emaranha!
E esse perfil de dor das tristes garças brancas,
Silenciosas ouvindo essa angústia tamanha!

Ali, uma árvore nua ergue convulsos braços
E parece o fantasma esguio da paisagem
Pedindo à alma contrita e triste dos espaços
O manto que perdeu com a morte da folhagem! [...]

O Comandante Emygdio reporta-nos este trecho da poesia de Barbosa Neto, ilustre poeta parnasiano nascido, em 1884, na cidade de Jaguarão, RS, que faço questão de reproduzir em homenagem a meu querido pai, Cassiano Reis e Silva.

Meu saudoso pai sempre sonhou em ter no terreno de sua casa um salso-chorão, também conhecido como salgueiro-chorão (Salix babylonica), debruçado sobre um pequeno lago.

O chorão foi trazido, desde o Leste asiático, pela Rota da Seda, para a região da Babilônia, tornando-se abundante às margens do Eufrates, de onde se disseminou pelo mundo afora. É considerado, por alguns, uma árvore lendária para o cristianismo, pois, segundo eles, teria escondido sob seus ramos a família sagrada, durante sua fuga para o Egito, dos soldados de Herodes.

Outra versão, que nos parece mais plausível, tem sua origem no século VIII, na Germânia, com o monge beneditino São Bonifácio, conhecido hoje como "*Apóstolo dos Germanos*" e que foi eleito Bispo, em 30.11.722, dos territórios Germânicos em reconhecimento ao seu trabalho de catequese na região.

Retornando à região depois de uma longa viagem que fizera a Roma, surpreendeu alguns populares, preparando-se para realizar sacrifícios humanos conforme determinava sua primitiva religião. Bonifácio libertou os nove meninos que seriam mortos e mandou derrubar o enorme carvalho de Geismar, dedicado a Thor, onde se realizaria o sangrento holocausto.

Embora os sacerdotes pagãos tenham-no ameaçado com a ira do "*poderoso*" deus do trovão que o fulminaria com seus raios, nada aconteceu, para humilhação dos mesmos. A queda da árvore de Thor marcou definitivamente a queda do paganismo naquelas plagas, e os germanos convertidos adotaram o carvalho como um símbolo cristão.

Independentemente da versão, a tradição da árvore símbolo ultrapassou as fronteiras e a humanidade cristã acabou adotando uma espécie que já fora usada como um símbolo sagrado ancestral e cultuado por diversas religiões pagãs de outrora – o pinheiro.

O pinheiro é uma árvore cujo "*pináculo*" aponta para o céu e cuja perenidade dos ramos nos remete à vida eterna; suas raízes encravadas solidamente na terra testemunham a aliança entre as entidades celestiais e os seres terrestres e, finalmente, seu formato triangular lembra a Santíssima Trindade.

Continuando a Jornada

O Sol inclemente castigava nossos corpos exaustos e, ao Chegar à Foz do São Gonçalo, aportamos na mesma praia, depois de remar 53 km, onde acampáramos no dia 27.12.2014. Depois de um revigorante banho, subimos a bordo para o almoço e, logo depois, aproamos para a Vila de Santa Isabel.

Na Vila, enquanto o Hélio foi ao mercado, eu fiquei tomando conta dos caiaques, pois alguns canoístas já tiveram aqui suas cargas surrupiadas. Logo depois de levarmos as compras até o veleiro, caiu uma chuva refrescante que, aliada à correnteza do Canal, nos estimulou a picar a voga.

Chegamos a atingir os 13 km/h até a Ilha Grande, onde acampamos nas proximidades de uma cara e frondosa figueira (32°04'19,6" S / 52°30'34,7" O) à margem direita.

Tínhamos remado 70 km neste dia, e 539 km somente na Lagoa Mirim.

Ilha Grande – Pelotas (10.01.2015)

Tínhamos concluído com sucesso a navegação da Lagoa Mirim e hoje teríamos de percorrer apenas 50 km até o Veleiros Saldanha da Gama. Partimos junto com o Zilda III, às 07h30, e logo em seguida o veleiro sumiu de nossas vistas.

Os únicos fatos notáveis, além de não realizarmos nenhuma parada, foram a transposição por uma das comportas da barragem, enquanto o veleiro aguardava a hora de abertura da eclusa para continuar a viagem, e quatro belos cisne-de-pescoço-preto (Cygnus melanocoryphus) que passaram por nós.

Cantiga da Esperança
(Adair de Freitas)

Vamos devagar e sempre
Que a jornada é longa e o tempo não cansa
Vamos cantando na estrada
Que o cantar alegra e traz esperança. [...]

Eu te convido, gaúcho,
Tu que anda triste pela estrada afora
Chega pra cantar comigo
Que a saudade, amigo, já se vai embora.

Não adianta ser tristonho
Pois a vida é um sonho que a gente desfaz
Só a tal fatalidade
E a dor da saudade é que nos roubam a paz [...]

Eu sou um gaúcho de fato
Sou índio gaudério do sul do país
Tenho orgulho em ser gaúcho
Sou pobre e sem luxo, mas sou bem feliz. [...]

Eu não ando me queixando
Vivo trabalhando e a honra, conservo
E há gente que até me apedreja
Porque sente inveja da vida que eu levo. [...]

Nunca te queixe da vida
Levanta a cabeça e caminha com fé
Pois a gente só é gente
Sendo simplesmente o que a gente é

Não chores assim, baixinho
Se tens que chorar, levanta a tua voz
E olha pra trás de repente
Verás que tem gente mais triste que nós. [...]

Ingratos
(D. Pedro II)

Não maldigo o rigor da iníqua ([19]) sorte,
Por mais atroz que fosse e sem piedade,
Arrancando-me o trono e a majestade,
Quando a dois passos só estou da morte.

Do jogo das paixões minha alma forte
Conhece bem a estulta ([20]) variedade,
Que hoje nos dá contínua felicidade
E amanhã nem – um bem que nos conforte.

Mas a dor que excrucia ([21]) e que maltrata,
A dor cruel que o ânimo deplora,
Que fere o coração e pronto mata,

É ver na mão cuspir a extrema hora
A mesma boca aduladora e ingrata,
Que tantos beijos nela pôs – outrora.

---

[19] Iníqua: injusta.
[20] Estulta: estúpida.
[21] Excrucia: atormenta.

UMA PÁGINA MEMORÁVEL
DA
HISTÓRIA DO REINADO DO
SENHOR DOM PEDRO II

Defensor Perpétuo do Brasil

POR

GERVÁSIO JOSÉ DA CRUZ

(*SEGUNDO OFICIAL DA SECRETARIA
DE ESTADO DOS NEGÓCIOS*)

Rio de Janeiro

Tipografia Perseverança

1865

UMA PAGINA MEMORAVEL

DA

HISTORIA DO REINADO

DO

SENHOR DOM PEDRO II

DEFENSOR PERPETUO DO BRASIL

POR

SEGUNDO OFFICIAL DA SECRETARIA DE ESTADO
DOS NEGOCIOS DA MARINHA.

—

RIO DE JANEIRO
TYPOGRAPHIA PERSEVERANÇA

1865.

Imagem 01 – Uma Página Memorável

Era o dia 30.06.1865. Os ânimos dos Brasileiros, e cumpre dizê-lo em abono da verdade, de todos os estrangeiros, que, como hóspedes amigos, muito se tem interessado por nós desde o princípio dessa guerra brutal que nos declarou o cacique do Paraguai; os ânimos de todos os habitantes desta muito leal e heroica cidade de S. Sebastião ([22]) esperavam ansiosos pelo vapor que nos devia trazer recentes notícias do Teatro da Guerra: cada minuto que passava parecia um ano, e cada hora que a pendula batia, um século! Uma eternidade! [...]

[...] da invasão de S. Borja por uma força do exército paraguaio, e a enumeração das tropelias, saques, violências e toda a sorte de infâmias praticadas por uma horda de escravos em obediência ao seu cruel ditador.

---

[22] S. Sebastião: São Sebastião do Rio de Janeiro.

A Província do Rio Grande precisava então, mais do que nunca, de união e concórdia: infelizmente achava-se por esse tempo retalhada em partidos que mutuamente se hostilizavam: nossos mais aguerridos e valentes Generais não se entendiam; e, por outro lado, a Presidência da Província segundo a notoriedade pública, testificada pela declaração que na câmara temporária fizeram os Deputados Rio-grandenses, não oferecia bastantes e seguras garantias para desvanecer essas desinteligências, ou cortar essas dificuldades, o que, todavia, era urgente se fizesse sem demora, incontinenti...

No meio desses acontecimentos, o brasileiro por excelência, o Magnânimo Senhor D. Pedro Segundo, no seu estremecido amor pelo Brasil, repassava em seu espírito uma ideia grandiosa, ideia que ele tinha assentado realizar, fossem quais fossem os obstáculos, os empecilhos que se lhe pudessem contrapor.

A Província de S. Pedro do Sul, dizia a sós consigo o Ínclito Monarca, a bela Província de S. Pedro do Sul está presa do inimigo: é preciso repeli-lo, e para isto, de antemão preparar todas as cousas.

Eu sou brasileiro, e maldito fosse eu, se, tendo jurado a Constituição do Império, Arca Santa dos direitos dos meus caros súditos e patrícios, me deixasse conservar entre as delícias e os gozos da Corte, esquecendo os deveres de Defensor Perpétuo do Brasil!!! Não, é preciso que eu parta e partirei. [...]

Como Monarca amigo da sua Pátria, pensava no futuro, dela, cujos destinos um dia (afaste-o a providência para bem longe) terão de ser confiados à senhora D. Isabel. Então se comprazia de ver que no esforçado e valente mancebo, seu genro, terá o Brasil senão um Imperador, certamente mais um Defensor Perpétuo!

Entretanto a alegria que Sua Majestade experimentava com o encontro do senhor Conde d'Eu não foi duradoura. Uma notícia cruel veio fazer sangrar o coração do Imperador, quando se deleitava ele com a presença do seu querido recém-chegado!

O Primeiro Voluntário da Pátria, aquele Imortal Brasileiro que tudo seria capaz de sacrificar em benefício do seu país, não podia conservar-se tranquilo, nem de ânimo sereno ao receber a desagradável nova de que uma força paraguaia havia invadido a importante e florescente Vila de Uruguaiana: seu coração magnânimo não podia deixar de profundamente contristar-se. Não é que se arreceasse Ele que os bárbaros saíssem vitoriosos de sua ousadia, mas porque, primeiro que a bravura das armas brasileiras os expelissem do território pátrio, milhares de depredações, de roubos, e de assassinatos teriam eles praticado, e assim a florescente Vila ficaria reduzida a um montão de ruínas. Era isto o que previa Sua Majestade, e o que, magoava o seu paternal coração.

E, sem passarmos adiante, releva consignarmos aqui que foi em Caçapava que se deu nova organização ao Exército, terminando o Imperador, graças ao seu prestígio e às suas eficazes providências, com as dissidências entre os diversos Generais, chamando-os à concórdia para que todos se unissem em defesa da causa comum. Deste modo prestou Sua Majestade um importantíssimo serviço ao país. Continuava amargurado o coração do Ínclito Monarca pela notícia, como já vimos, da invasão da Vila de Uruguaiana por selvagens paraguaios; mas bem depressa aprouve à Providência que sua amargura encontrasse um lenitivo, no completo triunfo que obtiveram as armas brasileiras em Jataí ([23]).

[23] Jataí: Batalha de Jataí (17.08.1865).

O coração magnânimo do Imperador sentiu alívio, e sua fisionomia radiou de prazer. Foi, na verdade, assinalado o triunfo, pois que havia sido derrotada uma força de 4.000 paraguaios, que teve o arrojo de querer medir com as nossas as suas armas!

No dia 24.08.1865, dirigiu-se Sua Majestade com seus Augustos Genros e mais comitiva para S. Gabriel, e às 16h30 acampou na localidade conhecida por Tapera de Rodrigues Chaves. Foi um dia realmente aziago ([24]), e no qual o Imperador sofreu os maiores incômodos. À noite desabou um medonho temporal. A pena não pode descrever esta noite infernal, em que os elementos da natureza estiveram em completa luta. Não era só a chuva que caía copiosamente, era também um tremendo furacão, que levara de vencida, arrasando tudo quanto estava de pé: ao furor do vento quase todas as barracas voaram, conservando-se muito pouca e insuficientes para darem guarida à comitiva imperial! Que horrível vendaval! Ao furacão destruidor, viera ajuntar-se a trovoada e os relâmpagos: os raios caiam perto, tudo era confusão! No meio disto notava-se, porém, a resignação e a serenidade de Sua Majestade: era Ele o primeiro a animar a todos, e sem que o perigo o pudesse amedrontar, não deixava um só instante de dar suas ordens e providências. Dir-se-ia que antes queria Ele sofrer todos os incômodos, do que os sofressem aqueles que o acompanhavam!

No dia posterior, 25.08.1865, viam-se os vestígios da tormenta: o campo estava todo alagado, vários soldados em estado inteiramente álgido ([25]) tiritavam, e estavam a ponto de morrer de frio, e um considerável número de cavalos do piquete imperial mortos no chão, vítimas da procela.

---

[24] Aziago: nefasto.
[25] Inteiramente álgido: de hipotermia.

O Imperador não descontinuava nunca de consolar seus soldados, envidando todos os esforços para que os seus sofrimentos, se não desaparecessem, ao menos se atenuassem. A tormenta obstinada e teimosa, entretanto, não diminuía, antes, pelo contrário, cada vez mais crescia e se alongava...

Neste estado de cousas era temeridade demais prosseguir na viagem, e ninguém, a não ser o Imperador que arrosta com a mais espantosa e surpreendente coragem todos os perigos, o teria feito. O Monarca resolveu, não obstante a borrasca, continuar o seu itinerário.

Vãmente ([26]) empregaram o Ministro da Guerra, Conselheiro Ângelo Muniz da Silva Ferraz, e os Ajudantes de Campo Marquês de Caxias e General Cabral todos os seus esforços para que o Imperador não prosseguisse enquanto o tempo não melhorasse!

O Ministro da Guerra zelando, como lhe cumpria, a Sagrada Pessoa do Monarca, ponderou-lhe todos os inconvenientes de uma viagem que naquelas circunstâncias era mais que temerária, punha em perigo a sua preciosa vida, mas a nada atendeu Sua Majestade. Dotado de uma resolução invencível, e de uma força de vontade que a tudo resiste, respondia às ponderações que lhe eram respeitosamente feitas:

> – É preciso que não haja demora, convém partir antes que os Rios trasbordem, e não deem passagem. Portanto prossigamos.

Era assim que sempre procedia o Imperador, cada vez mais devotado e solícito pela causa do país. O cantor dos Lusíadas disse:

---

[26] Vãmente: Inutilmente.

Depois de procelosa tempestade,
Noturna sombra e sibilante vento,
Traz a manhã serena claridade
Esperança de porto e salvamento.

Mas não se realizou, na viagem imperial, o pensamento do famoso épico português: depois da procelosa tempestade, e da noturna sombra e sibilante vento da noite do dia 24.08.1865 em que Sua Majestade com sua comitiva acamparam na Tapera de Rodrigues Chaves, a manhã seguinte, em vez de ser clara e serena, foi mais procelosa ainda.

Tendo o Imperador deliberado a todo o transe continuar na viagem, partiu de feito no dia 25.08.1865; mas a impetuosidade do vendaval foi tão considerável que a certa distância não foi possível mais caminhar, vendo-se Sua Majestade obrigada a acampar com os seus junto a um ramal do Rio Santa Bárbara perto de um pardieiro de uma pobre mulher de nome Maria Joaquina de Toledo.

Foi esta talvez a ocasião em que maiores incômodos suportou o Imperador, sem recursos nenhuns, o que não é de admirar e até facilmente se explica em razão do temporal, e de ter em consequência dele muito sofrido a bagagem imperial. Referimos que Sua Majestade havia acampado próximo ao pardieiro de Maria Joaquina, mas como a chuva fosse extraordinariamente copiosa, e todos estivessem muito molhados, foi mister procurarem agasalho no dito pardieiro. Entraram, pois. A pobre mulher, extremamente bisonha, ficou atônita e submersa no maior espanto e estupefação à vista de tão grande número de pessoas, como ela jamais presenciara em dia algum de sua existência neste mundo. Simples e lhana ([27]), como filha do campo, mas também hospitaleira, dirigiu-se à comitiva com a maior franqueza e disse-lhe:

[27] Lhana: franca.

– Nada tenho que vos possa dar e vos possa aquecer da chuva e do frio, além deste humilde e pequeno albergue, onde vós podereis hospedar, e daquele pote d'água, com o qual podereis matar a sede.

Mal sabia a pobre mulher que o seu humilde albergue tinha a insigne honra de hospedar o Monarca do Brasil!!! Indigente, porém prendada de alma grande, Maria Joaquina procurava por todas as formas desculpar-se de não ter nada com que pudesse alimentar seus hóspedes, que forçosamente, pela fadiga da viagem, dizia ela, deviam ter fome.

O Imperador prestava-lhe grande atenção, e excitando-a a falar, porque já previa que ela era mais uma infeliz a quem Ele devia socorrer, contou a desgraçada toda a história das suas atribulações, das suas privações e da sua mais que hedionda miséria!

Contou que naquele pardieiro haviam-se para ela ecoado outrora dias, senão felizes, ao menos serenos e calmos, porque vivia em companhia de seu marido que a prezava, e que, graças a insano trabalho, ganhava sempre alguns poucos vinténs com que provia à sua e à subsistência dela, mas que tendo ele ultimamente morrido, e gastado ela com o seu enterro os últimas vinténs que possuía, achava-se além disso devendo a quantia de 150$000 rs., e arriscada a perder o seu albergue, testemunha dos seus dias passados, porque um enteado pretendia tomá-lo, visto ser a ele que ela devia.

Posto que falasse em linguagem rústica, a desgraçada Toledo conseguia comover os ânimos dos seus hóspedes; e especialmente de Sua Majestade que até o fim da sua narrativa prestou-lhe ouvidos atentos. Depois de ter Maria Joaquina falado, expondo todos os contratempos da sua vida, e debulhando-se em sentidas lágrimas, quando narrou

a sorte que aguardava o seu pardieiro, e que ela ia ficar sem ter um teto que a ressalvasse ([28]) das tempestades, o Imperador, grandemente comovido, dirigiu-se à infeliz mulher, e com a sua habitual bondade declarou-lhe:

– Fique tranquila, que a sua dívida há de ser paga, e o seu albergue não há de ser tomado por seu enteado.

Maria Toledo, sabendo então que quem lhe falava e lhe fizera promessa tão generosa era o Imperador, o que até então ignorava, banhada em abundantíssimo pranto, lançou-se-lhe aos pés, e dirigiu mil súplicas aos céus em bem do Imperador, que efetivamente deu à sua hóspede quantia superior à que ela devia!

Boa maneira sem dúvida de agradecer a Deus de havê-lo livrado dos perigos da tempestade!

Vinte e quatro horas passou Sua Majestade e seus dois genros, bem como todo o séquito imperial, a comer simplesmente pão e queijo duro, e, entretanto comprazia-se com estas privações, e se acostumava com elas, como se estivesse habituado a sofrê-las!

Por essa ocasião um soldado do piquete não podia resistir ao frio, estava inteiramente álgido, e "*estiriçado*" gemia; então o Imperador, condoendo-se da sorte do mesmo soldado, ordenou que ele se recolhesse, e com uma caridade que excede todos os limites conceptíveis, tirou de seus ombros sua capa e com ela cobriu o corpo do infeliz soldado!

A história tem registrado em suas páginas feitos de caridade praticados por Príncipes filantropos, mas certamente como o que acabamos de registrar nunca apontou algum!

---

[28] Ressalvasse: pusesse a salvo.

É um fato virgem, e que sobremodo honra àquele que o praticou!!! O Monarca Brasileiro compreende realmente a missão dos Reis na terra, e sabe que esta missão não consiste unicamente na administração do país, confiado ao seu governo: compreende e sabe que a missão dos Reis na terra abrange, além do governo e regime dos povos, uma esfera mais larga e ao mesmo tempo mais nobre e generosa a de melhorar, quanto neles couber, a sorte dos seus governados ou súditos.

O pobre e infeliz soldado morreria de frio, se o Imperador lhe não cobrisse os membros com a sua capa. Ele previu-o e atirou-lhe a capa! Privou-se do único recurso que tinha só para não deixar morrer o seu soldado! Este fato é a mais eloquente e a mais sublime apoteose do Imperador do Brasil! O frio não decrescia de intensidade: o Imperador privado de sua capa, e tendo unicamente sobre si um capote de borracha, começou de experimentar a seu turno os rigores da estação; nada dizia, porém; visivelmente incomodado, manteve todavia uma calma que à sua comitiva não pôde deixar de causar profunda admiração, não sabendo explicar, como o Imperador, criado com todos os cômodos e no meio de todos os gozos, podia suportar tantos tormentos!

Aumentaram os incômodos de Sua Majestade que já principiava a tiritar de frio. E de que modo abrigar-se, se, como já os leitores viram, apenas tinha ele por toda a cobertura um capote de borracha?

O General Francisco Xavier Calmon da Silva Cabral, velho servidor do Monarca, achava-se felizmente a seu lado, e com aquele devotamento que tributa a seu Augusto Amo, tirou dos seus ombros, com um movimento que traiou ([29]) a maior espontaneidade, a

---

[29] Traiou: revelou.

capa que o cobria, e ofereceu-a ao Imperador. Este a princípio recusou, porque não queria, por amor dos seus cômodos, expor a vida do seu Ajudante de Campo.

O General, porém, suplicou-lhe que aceitasse e se servisse da capa: Sua Majestade aceitou-a, mas uma lágrima de gratidão que se lhe deslizou pelas faces, foi a sublime expressão com que agradeceu ao General a sua dedicação! O procedimento magnífico do General Cabral, expondo-se em idade sexagenária às duras consequências de um enregelamento cruel para que o Imperador não continuasse a experimentar a ação maléfica do frio, é digno de todos os encômios ([30]), e revela a nobre qualidade que adorna o distinto Ajudante de Campo – reconhecimento indelével aos favores e às graças que Sua Majestade Imperial lhe tem liberalizado!

O procedimento do Imperador, agradecendo com a eloquência de uma lágrima que lhe correu pelas faces a fineza do seu leal servidor, deu testemunho de um sentimentalismo próprio para demonstrar a grandeza do coração Imperial!

Pouco adiante da choupana de Maria Joaquina de Toledo, parou Sua Majestade na casa da residência do Tenente José Marinheiro. Neste lugar recebeu uma carta do General D. Venâncio Flores, na qual lhe participava haver nomeado uma comissão composta do Coronel Bernabé Magarinos, Chefe do Estado-maior do Exército da Vanguarda, e de seu Secretário Herrera, com honroso fim de felicitar em seu nome a Sua Majestade pela heroica resolução de atirar-se aos sofrimentos de uma viagem penosa no intuito de ser ([31]) presente ao Teatro da Guerra; resolução que,

[30] Encômios: aplausos.
[31] Ser: estar.

além de heroica, havia necessariamente de incutir demasiada coragem e valor nos ânimos dos soldados que compõem o exército aliado, e irremissivelmente ([32]) trazer a vitória do mesmo exército na civilizadora cruzada contra o bárbaro ditador do Paraguai.

Os recursos do lugar eram muitíssimo apoucados; contudo foram dadas sem demora as providências possíveis para que a recepção dos dignos comissários orientais fosse revestida de todas as formalidades. O Imperador que, além do mais; é extremamente cavalheiro e sabe corresponder com a devida cortesia e urbanidade os atos de delicadeza praticados com sua Augusta Pessoa, ordenou que o seu Ajudante de Campo General Cabral, o Conselheiro Henrique de Beaurepaire Rohan e o Chefe de Esquadra Conselheiro Joaquim Raimundo de Lamare se adiantassem a receber em comissão os emissários do General Flores. Partiu a comissão, que de volta, apresentou a Sua Majestade somente o Coronel Magarinos visto que Herrera, por incomodado, ficara em meio do caminho.

Magarinos declarou em seu discurso ao Imperador o que dissemos acima, manifestando-lhe as expressões de verdadeira e afetuosíssima amizade que lhe tributa o General Flores. O Imperador agradeceu com frases do mais fino trato a grande prova de consideração que lhe era transmitida por seu leal amigo, com o qual em breve teria o prazer de encontrar-se.

No dia 30.08.1865 continuou Sua Majestade e seu séquito a jornada, acampando num Arroio, pouco além do Rio Salso, que já haviam passado. Aí teve o Imperador a benevolência de oferecer um almoço ao Coronel Magarinos, sendo para semelhante efeito

[32] Irremissivelmente: definitivamente.

aproveitados os escassos recursos, dos quais era possível dispor no lugar. Nesse mesmo dia, chegando o Monarca a S. Gabriel, soube que o General João Propício Mena Barreto, por ele ultimamente agraciado com o título de Barão daquele nome ([33]) se achava gravemente enfermo de moléstia agravada no campo da batalha. Sua Majestade foi imediatamente visitar o ilustre General, dispensando-lhe palavras de animação, e acoroçoando-o ([34]) a que tivesse esperanças na indefectível ([35]) bondade da Providência Divina, que se havia de condoer dos seus sofrimentos, e breve restituí-lo completamente restabelecido à pátria, que havia mister ([36]) ainda dos seus bons serviços militares.

O General Mena Barreto, sabem-no os leitores, foi um dos heróis do Paissandu: aí obrou ele prodígios de valor; mas desde então, para infelicidade sua e do país, que o conta no número dos seus mais distintos filhos, uma enfermidade, que o minava havia longos anos, exacerbou-se, privando o exército da presença de tão denodado e intrépido Cabo de Guerra.

O General debilitado, sofrendo horríveis dores no leito da doença, ou antes, no sarcófago da agonia, mal pôde em princípio reconhecer a Visita Augusta que o honrava; mas, pouco a pouco, e como que se a presença do Imperador tivesse o poder de restituir-lhe a vida, que já se lhe ia sumindo, seus membros começaram a adquirir algum vigor, seus olhos, até aquela ocasião cerrados, se abriram, e acenderam-se de uma chama benéfica, que fez com que ele reconhecesse o grande hóspede que o magnificava ([37]).

---

[33] Barão daquele nome: 2° Barão de São Gabriel.
[34] Acoroçoando-o: animando-o.
[35] Indefectível: infalível.
[36] Havia mister: precisava.
[37] Magnificava: exaltava.

Seus lábios se entreabriram e deixaram escapar um como sorriso, que ao passo que exprimia a sua satisfação, manifestava as dores que a moléstia lhe dava a experimentar... Depois com um movimento, que se não descreve, levou aos lábios à destra ([38]) Imperial, que uma e mil vezes beijou com a maior ternura, e a maior efusão de sua alma! Sua Majestade Imperial retirou-se, deixando o General na contemplação da subida mercê ([39]) que lhe outorgara...

A 03.09.1865, seguiu o Imperador para Alegrete, onde chegou no dia 08.09.1865 às 15h00, e acampou com a sua comitiva no lugar denominado Ambrósio à margem esquerda do Rio Santa Maria, que vai desaguar no Uruguai. À noite quis Sua Majestade causar uma agradável surpresa ao seu fiel Ajudante de Campo, o General Cabral, dirigindo-se à barraca deste, na qual se achavam o Chefe de Esquadra Conselheiro de Lamare, o Mordomo da viagem Comendador Francisco Pinto de Melo, o General Gama e o velho Ambrósio que dá nome ao lugar do acampamento. Demorou-se o Imperador nesta visita até às 22h00, entretendo-se a conversar com o General Gama e o velho Ambrósio em língua Guarani. Coisa notável!

No dia 07.09.1865, que traz à lembrança dos brasileiros o mágico grito de "*Independência ou Morte*" soltado nas campinas do Ipiranga pelo herói dos dois mundos, o Senhor D. Pedro I, de sempre saudosa memória, o Senhor D. Pedro Segundo, digno filho e herdeiro do valor daquele Príncipe imortal, peregrinava pelas campinas da vastíssima Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, não para soltar o famoso brado que libertou um povo inteiro

---

[38] Destra: mão direita.
[39] Mercê: graça.

da denominação de uma orgulhosa metrópole, mas para defender a essa mesma pátria que seu Augusto Pai havia libertado, e expelir dela a ousada invasão de um tirano brutal!

No dia 07.09.1822, o Rei Generoso e Magnânimo que abdicou duas coroas, soltava, para emancipar um povo grande e digno do mais brilhante futuro, o grito da liberdade; no dia 07.09.1865, 43 anos depois, o Ínclito sucessor das suas glórias, arrostava todos os perigos para com sua presença animar os seus soldados, e aos soldados aliados a fim de levarem eles a civilização à terra da barbárie, e a liberdade à terra da escravidão! E quão doces reminiscências não vieram à mente do Imperador naquele dia tão grato a todos os Brasileiros? É fácil adivinhá-lo.

Tendo chegado a Alegrete depois de marchas de 7 e mais léguas por dia, dirigia-se Sua Majestade à Matriz, onde fez oração, visitando depois os quartéis, as enfermarias e mais estabelecimentos públicos, e distribuindo constantemente esmolas por onde passava, e onde quer que se hospedava. Entretanto convinha demorar-se pouco em Alegrete, porque a sua principal mira era chegar quanto antes a Uruguaiana.

No dia 09.09.1865, pelas 09h00, já fazia o Imperador caminho da Vila de Uruguaiana, onde chegou no dia 11, fazendo [parece incrível!] 15 léguas por dia! Os Generais Mitre, Presidente da República Argentina, e Flores, nossos dignos aliados, em companhia do Vice-almirante Visconde de Tamandaré, correram a encontrar-se com Sua Majestade.

Foi notável o encontro dos três Chefes das nações aliadas, pela afabilidade com que se saudaram, trocando-se reciprocamente as mais lisonjeiras e afetuosas palavras.

Seguiram, após isto, todos juntos, tendo o Imperador acampado no meio do Exército, em distância aproximada de uma légua do inimigo, que, entrincheirado, se achava defronte na Uruguaiana.

A coragem dos soldados brasileiros nunca foi desmentida: quando se trata da defesa do solo sagrado natal, cada um dos nossos soldados é um Marte ([40]): a coragem dos aliados é igualmente heroica; mas é certo que o Imperador chegando a Uruguaiana no momento em que uma batalha decisiva tinha de destroçar completamente as forças paraguaias, que estavam sitiadas, de modo que ou se haviam de render, ou morrer necessariamente, contribuíra muito para avigorar ([41]) o valor e o ardimento ([42]) dos mesmos soldados!

Pois que! Quando o ilustre descendente de tantos Césares, e ele mesmo outro César, testemunha o mais indômito valor, não havia de ferver o sangue de tantos bravos? Não desejariam eles que soasse apressado o momento da vitória das armas aliadas, e, por conseguinte, da derrota dos paraguaios?

E não era só a aparição do Monarca que contribuía para acender o denodo nos soldados aliados, era também o aparecimento dos Príncipes, os Senhores Conde d'Eu e Duque de Saxe, senão Brasileiros por nascimento, verdadeiros patrícios nossos por seu amor à terra de suas Augustas Consortes!

O primeiro cuidado do Imperador, ao chegar a Uruguaiana, foi tratar de reconhecer a posição ocupada pelo inimigo, ao passo que pelo Rio Uruguai, a bordo do vapor Taquari, igual reconhecimento fizeram o General Mitre, Ministro da Guerra

---

[40] Marte: deus da guerra na mitologia romana.
[41] Avigorar: fortalecer.
[42] O ardimento: a ousadia.

Conselheiro Ferraz e o General Barão de Porto Alegre.

O dia 12.09.1865 era o do aniversário natalício do Conselheiro Ângelo Muniz da Silva Ferraz ([43]), a quem coube a honra de acompanhar a Sua Majestade o Imperador ao Teatro das Operações Bélicas.

O Conselheiro Ferraz prestou nessa viagem relevantíssimos serviços, serviços que ninguém, nem mesmo o seu mais encarniçado inimigo, poderá pôr em dúvida: energia, inteligência e sobretudo uma atividade espantosa – mostrou o Ministro da Guerra.

Suas providências eram dadas a tempo, e, pelo que diz respeito especialmente ao Imperador, nas ocasiões mais solenes, em que era preciso que não desmentisse ele o seu cavalheirismo, nada faltava, malgrado a escassez de todos os recursos. Era tudo devido à pronta atividade do Ministro da Guerra. Em atenção ao serviço do seu Secretário de Estado, Sua Majestade Imperial dignou-se de oferecer-lhe um profuso ([44]) jantar, dando assim a entender a grande consideração e o apreço em que tinha os mesmos serviços.

Com efeito, sem que de nossa parte haja o menor incenso ([45]) de lisonja, que não estamos habituados a queimar a ninguém, é força reconhecer que o Conselheiro Ferraz é na verdade, merecedor do apreço imperial: a honra que o Imperador lhe fez será mais um estímulo, para que o ilustrado Ministro continue a prestar ao país serviços iguais aos que prestou no Rio Grande do Sul, e que sempre tem prestado nas mui diferentes posições que tem merecidamente ocupado.

---

[43] Ângelo Muniz da Silva Ferraz: na verdade, nasceu no dia 03.11.1812.
[44] Profuso: lauto.
[45] Incenso: intento.

O Senador Ferraz é um dos vultos brasileiros, que já pertencem à história...

No dia 14.09.1865, deu Sua Majestade outro jantar aos distintos chefes das duas nações aliadas conosco no empenho sagrado de destruir a ditadura do cacique do Paraguai, fazendo surgir para aquele povo infeliz a luz do meio das trevas em que até agora, desde a dominação jesuítica, tem ele sempre vivido. Empenho sacrossanto, que vai sendo fomentado pela visível proteção da Providência Divina! Ao percorrer o Monarca o acampamento da cavalaria Rio-grandense, aproximou-se o mais possível do inimigo: nessa ocasião avisou uma sentinela ao Marquês de Caxias que uma força paraguaia movia-se, o que este imediatamente comunicou ao Imperador. A esta comunicação respondeu Sua Majestade.

– São honras que nos fazem.

Os discursos, as respostas e as observações do Imperador são sempre lacônicas, mas exprimem e significam o seu pensamento por tal forma, que bem revelam a sua sabedoria. O verdadeiro sábio e filósofo não emprega palavras ociosas ou supérfluas, numa só frase, e às vezes em um só vocábulo, expressam todo o seu pensamento. O Monarca brasileiro segue à risca o preceito do velho Horácio, cuja importância ele assaz compreende:

– "*Esto brevis et placebis*." ([46])

Em Uruguaiana passaram-se para o Imperador dias de aturado ([47]) trabalho, nos quais desenvolvia ele sua colossal atividade. O Príncipe, habituado a conversar com os livros no seu gabinete, o infatigável cultor ([48]) das letras, não eslava satisfeito com a

[46] Esto brevis et placebis: Seja breve, por favor.
[47] Aturado: contínuo.
[48] Cultor: apaixonado.

grinalda da ciência que lhe enfeita a cabeça; ambicionava outra coroa e conquistou-a de intrépido guerreiro. O Príncipe filósofo tornou-se também – Rei Soldado. O Imperador tudo examinava, e sobre tudo dava acertadíssimas providências. Depois de, organizadas todas as coisas para romper-se o fogo, no caso de que o inimigo persistisse em não render-se como tresloucadamente tinha persistido até então, foram trocadas ainda diversas notas ao chefe da força paraguaia para o fim da rendição. Prosseguindo em sua obstinação às notas as mais razoáveis que lhe eram trocadas, respondia o chefe da força que em hipótese alguma se renderia: em face de tão decidida resistência, assentou-se em atacar a Praça. Para semelhante efeito tudo se achava otimamente disposto.

Amanheceu o dia 18.09.1865: não obstante a teima do chefe inimigo, Sua Majestade queria por todos os meios, uma vez que fossem decorosos às nações aliadas, evitar o derramamento, de sangue. Apesar de saqueadores e assassinos, apesar de verdadeiramente réprobos ([49]), o Imperador via a considerabilíssima superioridade numérica das forças aliadas em relação às do inimigo, e que as deste teriam necessariamente de sucumbir no combate; por outro lado refletia que, conquanto tivesse o mesmo inimigo reduzido a um montão de ruínas a Vila de Uruguaiana, todavia os soldados não faziam mais do que cumprir as ordens de um senhor inexorável ([50]): sabia quanto os paraguaios eram supersticiosos, devido isto à educação que recebem; e repassando todas estas reflexões em seu ânimo generoso, sentia e lamentava profundamente que as forças contrárias fossem outros tantos cadáveres que dentro em pouco estariam estendidos na Vila.

---

[49] Réprobos: malditos.
[50] Inexorável: cruel.

Mas não havia remédio, era mister retomar Uruguaiana livrando-a da presença funesta do inimigo cruel. Por conseguinte tudo se preparou, o exército levantou acampamento e marchou sobre os muros da Vila debaixo do comando em chefe do Imperador.

Os soldados brasileiros e aliados estavam ansiosos por combater: os atos de vandalismo praticados pelo inimigo selvagem, e o lutuoso ([51]) espetáculo que a seus olhos apresentava a bela Uruguaiana, outrora tão florescente, e agora inteiramente destroçada, convidava-os a um combate encarniçado, no qual desejavam eles mostrar que eram dignos de seu General em Chefe, e que comparticipavam do seu patriótico entusiasmo.

O chefe das forças inimigas, porém, reconheceu a imprudência que tinha cometido em se não haver rendido há mais tempo. Rendeu-se, pois, entregando-se com mais de 5.000 homens ao Imperador do Brasil!!!

Conseguia, portanto, o Monarca, o principal fim de sua viagem à heroica Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul: depois de haver conciliado os espíritos divergentes, por meio de medidas e providências oportunas e adequadas que produziram união e concórdia, viu a referida Província livre completamente das garras, ferozes de seus inimigos.

Com a sua presença, e assumindo o posto de Generalíssimo dos exércitos aliados, alcançara a retomada da Vila de Uruguaiana, vindo o soberbo chefe dos inimigos lançar-se às suas plantas, reduzido à arte de prisioneiro de guerra! E, no entanto, nem uma só gota de sangue derramado!!!

---

[51] Lutuoso: fúnebre.

A retomada de Uruguaiana, essa vitória incruenta ([52]), na qual Sua Majestade o Imperador representou o papel de Protagonista, deverá ficar indelevelmente gravada na lembrança de todos os brasileiros, ser por eles repetida a seus filhos, e conservada até os derradeiros vindouros como a mais grata de todas as recordações...

Com a retomada da Vila de Uruguaiana, conseguia o Excelso Monarca brasileiro o grande "*desideratum*" ([53]) de sua viagem ao Sul: os sacrifícios que Ele fez foram extraordinários: pois bem, a gratidão dos brasileiros para com o seu Augusto Soberano deve ser imorredoura!!!

HONRA E GLÓRIA AO IMPERADOR!!! (CRUZ)

52 Incruenta: sem derramamento de sangue.
53 Desideratum: objetivo.

Sempre o Brasil
(D. Pedro II)

Nunca noite dormi tão sossegado,
Quem nem mesmo sonhei com o meu Brasil,
Porém, vendo infinito mar d’anil,
Lembra-me a aurora dele nacarada.

Cada dia que passa não é nada,
E os que faltam parecem mais de mil.
Se o tempo que lá vivo é um ceitil ([54]),
Aqui é para mim grande massada ([55]).

E a doença porém me consentir,
Sempre pensando nele, cuidarei
De tornar-me mais digno de o servir,

E, quando possa, logo voltarei;
Pois na terra só quero eu existir
Quando é para bem dele que eu o sei.

Sonetos
(D. Pedro II)

Não maldigo o rigor da iníqua ([56]) sorte,
Por mais atroz que fosse e sem piedade,
Arrancando-me o trono e a majestade,
Quando a dois passos só estou da morte.

Do jogo das paixões minha alma forte
Conhece bem a estulta ([57]) variedade,
Que hoje nos dá contínua felicidade
E amanhã nem – um bem que nos conforte.

Mas a dor que excrucia ([58]) e que maltrata,
A dor cruel que o ânimo deplora,
Que fere o coração e pronto mata [...]

---

[54] Ceitil: moeda utilizada na época de D. João I (1385-1433) cujo valor correspondia a 1/6 do Real. Insignificante, curto.
[55] Massada: extenso, demorado, lento.
[56] Iníqua: injusta.
[57] Estulta: estúpida.
[58] Excrucia: atormenta.

Bacia Hidrográfica da Lagoa Mirim

A Luz dos Afogados

(Mello Moraes Filho)

[...] Num barco tisnado vulto
Vai de pé na correnteza;
Ampara com a mão a vela
Que tem na outra mão acesa. [...]

A canoa ia de manso,
O pedestal da figura,
Que sobre o peito curvava
A fronte rugosa, escura. [...]

A Mirim localiza-se no Extremo Sul do Brasil entre os Paralelos 33°37’08” S e 32°08’48” S, e Meridianos 52°35’05” O e 53°39’50” O. Suas margens Meridionais Ocidentais fazem fronteira com o Uruguai, desde a Foz do Jaguarão até a Boca do Arroio San Miguel. É o segundo maior manancial lacustre do Brasil e a nossa maior Lagoa com 175 km de comprimento, uma largura média em torno dos 21,5 km e máxima de 41 km. A Lagoa Mirim interliga-se, através do Canal de São Gonçalo, com o maior corpo lagunar do país – a Laguna dos Patos. As profundidades médias de suas águas Setentrionais variam de 1 a 2 m, chegando a 4 m na parte central e oscilando entre 5 e 6 m na região Meridional, atingindo, ainda que muito pontualmente, 12 m. A Lagoa Mirim possui uma superfície da ordem de 3.750 km^2 sendo um terço deste total de águas uruguaias constituindo-se, portanto, em um corpo hídrico fronteiriço em que prevalece o regime de águas compartilhadas. Os níveis mais baixos são observados no trimestre março-abril-maio, agravados consideravelmente pela irrigação intensiva. O período menos chuvoso é o de outubro a dezembro, e o de menores afluências entre dezembro e fevereiro.

Imagem 02 – Bacia Hidrográfica da Mirim (Machado, G.)

Na Margem Ocidental da Lagoa concentra-se o maior número de afluentes e os de maior caudal. A Bacia da Lagoa Mirim subdivide-se em oito Bacias, totalizando uma superfície de 58.500 km² que, somadas à superfície da Lagoa Mirim (3.750 km²), resultam em 62.250 km².

a) No Brasil (19.642 km²):

1. Bacia do Canal São Gonçalo (9.147 km²), tendo como principal afluente o Rio Piratini;
2. Bacia do Arroio Grande (4.080 km²), formada pelos Arroios Grande e Chasqueiro;
3. Bacia do Litoral (6.415 km²), onde estão localizados o Banhado do Taim e a Lagoa Mangueira, dentre outras de menor expressão.

b) No Uruguai (30.670 km²):

4. Bacia do Tacuarí (5.143 km²);
5. Bacia do Cebollatí (17.328 km²);
6. Bacia do Sarandí (1.266 km²);

7. Bacia do San Miguel (6.933 km²), integrada pelo San Miguel e por outros Rios menores.

c) Fronteira Brasil/Uruguai (8.188 km²):

8. Bacia do Rio Jaguarão, na divisa entre o Brasil e o Uruguai (8.188 km²);

O exutório ([59]) natural da Lagoa Mirim, o Canal São Gonçalo, que a liga à Lagoa dos Patos (próximo à Praia do Laranjal, Pelotas, RS), encontra-se, atualmente, controlado através de uma eclusa, cuja finalidade é impedir as intrusões de fluxos salinos de jusante.

A Rede Hidrográfica da Mirim é composta pelos seguintes cursos d'água:

Brasil:

✧ **Margem Ocidental da Lagoa Mirim (Fozes do Sul para o Norte)**:

- Rio Jaguarão (32°39'11,0" S/53°10'54,1" O);
- Arroio Juncal (32°38'26,4" S/53°05'15,6" O);
- Arroio Arrombados (32°32'24,8" S/52°59'57,9" O);
- Arroio Bretanhas (32°29'21,6" S/52°58'08,6" O);
- Arroio Grande (32°20'43,3" S/52°47'21,6" O);
- Arroio Canhada Grande (32°18'59,6" S/52°48'29,7" O);
- Arroio Chasqueiro (32°16'05,3" S/52°47'14,4" O) e
- Arroio Palmas (32°10'15,3" S/52°43'32,1" O).

✧ **Margem Esquerda do Canal S. Gonçalo (Fozes de Montante para Jusante):**

- Arroio Contrabandista (32°01'03,0" S/52°25'15,3" O);
- Rio Piratini (32°00'57,1" S/52°25'14,5" O);
- Arroio do Pavão (31°58'02,0" S/52°25'10,3" O);

---

[59] Exutório: ponto de menor altitude de uma Bacia Hidrográfica para onde converge todo o seu escoamento superficial.

– Arroio Fragata (31°47’54,6” S/52°22’16,4” O) e
– Arroio Pelotas (31°46’23,4” S/52°16’51,0” O).

✧ **Margem Oriental da Lagoa Mirim (Fozes do Sul para o Norte):**

– Arroio dos Afogados (33°07’47,0” S/53°22’29,7” O);
– Arroio Capão da Canoa (33°06’33,2” S/53°16’33,6” O);
– Arroio Del Rey (32°52’09,7” S/52°55’45,0” O);
– Sangradouro do Taim (32°33’35,2” S/52°35’24,7” O);
– Arroio Gamela (32°15’09,5” S/52°40’26,0” O) e
– Arroio Sangradouro (32°08’48,7” S/52°37’21,5” O).

Uruguai:

✧ **Margem Ocidental da Lagoa Mirim (Fozes do Sul para o Norte):**

– Río San Miguel (33°36’29,3” S/53°31’56,7” O);
– Río San Luís (33°31’40,0” S/53°32’44,3” O);
– Arroyo de Pelotas (33°27’31,0” S/53°35’29,5” O);
– Río Cebollatí (33°09’12,2” S/53°37’47,7” O);
– Arroyo Sarandí Grande (33°02’02,6” S/53°34’04,5” O);
– Arroyo Zapata (33°56’55,4” S/53°29’51,1” O) e
– Río Tacuarí (32°46’17,0” S/53°18’36,4” O).

Gênese e Morfologia das Lagoas Costeiras do RS

A Mirim sofreu uma série de eventos paleogeográficos.

Antes de assumir sua forma atual, ela foi sendo moldada lenta e progressivamente pelas “*barreiras depositadas ao longo da faixa costeira, originadas de sedimentos trazidos por correntes de litoral e acumuladas pela dinâmica praial*” (VIEIRA & RANGEL).

Relata-nos Schwarzbold, na sua "*Gênese e Morfologia das Lagoas Costeiras do Rio Grande do Sul*":

> Há 230 mil anos o degelo elevou o nível do Mar a 20 m acima do atual, fazendo com que as águas entrassem continente adentro. Essa extensa área submersa foi retrabalhada em condições praiais e marinhas rasas, tendo contribuição do material sólido erodido continental, configurando um perfil de fundo e iniciando a formação de uma Barra na direção Sul [a partir de Pelotas].
>
> O Período Glacial seguinte criou as condições para a ocorrência de sequências de deposição de emersão. Posteriormente, o Interglacial Yarmouth ([60]) originou nova submersão continental, mas em menor intensidade do que a anterior, sendo que a reinundação da região ocorreu através da Barra ao Sul.
>
> A ação erosiva sobre a barreira originou uma segunda deposição de águas rasas, originando uma segunda barreira e obstruindo a Barra ao Sul e isolando a Laguna Mirim do oceano.
>
> Há 150 mil anos, o fundo da Laguna foi aplainado pelo assoreamento dos sedimentos marinhos. Há 80 mil anos, na última transgressão marinha pleisto-cênica ([61]), a elevação do nível do Mar foi menos intensa [cerca de 8 metros acima do nível atual], não permitindo a ultrapassagem das barreiras formadas anteriormente. Neste evento, a Laguna Mirim permaneceu isolada do Mar, sem a ocorrência de ingressão marinha. (SCHWARZBOLD)

---

[60] Interglacial Yarmouth: a Penúltima interglaciação ocorrida a 435 mil anos.

[61] Pleistocênica: divide-se em Pleistocena Inferior (1.806 mil <P.Inf< 781 mil anos), Média (781 mil <P.Md< 126 mil anos) e Superior (126 mil <P.Sup< 11,5 mil anos). Foi nesse período que aconteceram as variações climáticas mais radicais.

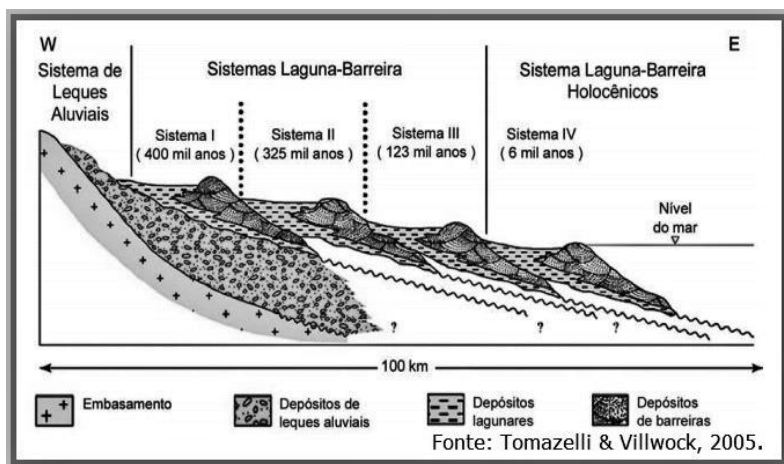



Imagem 03 – Estrutura da Planície Costeira do RS

SCHWARZBOLD: O Glacial Wiscosin, que ocorreu de 60 mil até 16 mil anos, provocou um rebaixamento no nível do Mar para 100 metros. Neste evento houve o rompimento e a erosão parcial da restinga, servindo de vertedor à Laguna Mirim, onde hoje se encontra o Banhado do Taim e as Lagoas Nicola e Jacaré. Já no Holoceno ([62]), quando as oscilações de nível do Mar são restritas, a Transgressão Flandriana ([63]) atingiu seu máximo há 6 mil anos, com o nível do Mar elevando-se a 5 m acima do atual e havendo intrusão na laguna Mirim através do Taim.

Ocorreram amplas deposições na margem litorânea, apesar de baixas, construindo feixes de restinga sobrepostos aos depósitos pleistocênicos, em linhas paralelas à costa, na direção Sul.

---

62 Holoceno: o Holoceno inicia-se logo após a última era glacial principal – Idade do Gelo, há cerca de 11.500 anos e se estende até hoje.

63 Transgressão Flandriana: nesse período, ocorrido entre 4.000 a 5.000 anos AP. [antes do presente], o Mar, num rápido avanço, em decorrência das mudanças climáticas ocorridas durante o Glacial Würm [ou Wiscosin] e o princípio do degelo das calotas polares, trabalhou a parte superficial dos sedimentos continentais antes depositados, resultando na formação de uma camada de areias litorâneas transgressivas. (Instituto Meridionalis)

> Este processo foi repetido durante as 3 próximas transgressões holocênicas. O crescimento dos feixes de restinga, para o Sul, desviou o vertedor da Laguna Mirim, no Taim, originando um longo canal de escoamento semilagunar. A continuação desse processo culminou com o fechamento da ligação da Laguna com o Mar, pelo Taim, originando a L. Mirim, que permanece isolada até a atualidade.
>
> A Lagoa Mirim, auxiliada pelos fortes processos erosivos impostos pela Lagoa dos Patos aos terraços pleistocênicos, acabou por estabelecer um canal de interligação, atualmente denominado de São Gonçalo, e que constitui, hoje, o estuário da Lagoa Mirim para a Laguna dos Patos.

Eurípedes F. Vieira e Suzana Rangel, no seu estudo denominado "*Planície Costeira do Rio Grande do Sul*", endossam a tese de Albano Schwarzbold de que a Mirim, entre 60 mil e 16 mil anos atrás, em decorrência do rebaixamento no nível do mar, teve sua restinga erodida progressivamente até que sofreu um rompimento parcial que deu origem a um canal que a interligava ao Oceano Atlântico onde hoje se encontra o Banhado do Taim e as Lagoas Nicola e Jacaré:

> A antiga Laguna Mirim tinha, portanto, uma embocadura com o Oceano Atlântico, entre o Norte da Lagoa Mangueira e o Taim, formando um ambiente estuarino.
>
> Estudos paleoambientais atestam a presença de ambiente mixohalino ([64]), em condições lagunares de deposição, caracterizando uma Barra de maré de baixa energia entre os segmentos de Ilhas de barreiras já formadas. (VIEIRA & RANGEL)

---

[64] Mixohalino: águas ricas em sais de cloreto de sódio.

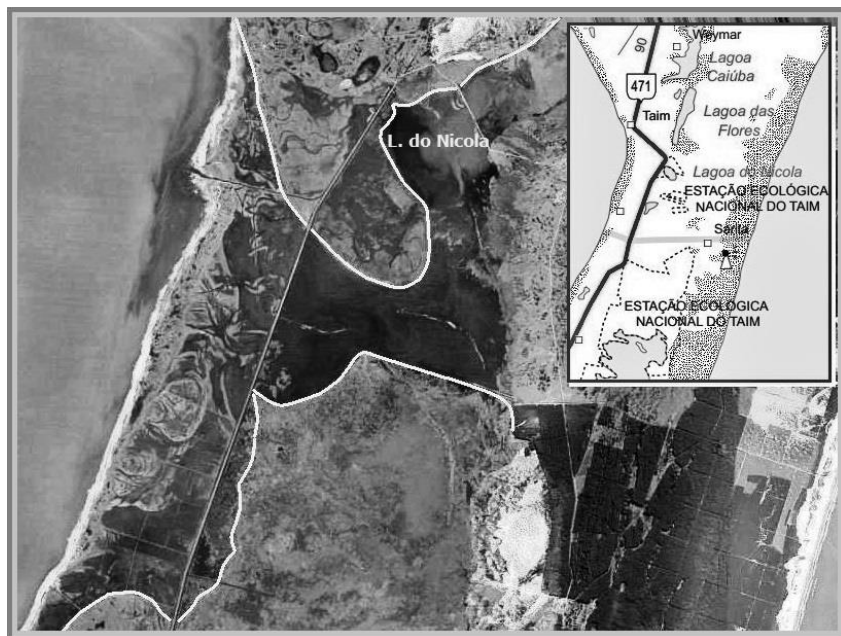



Imagem 04 – Antigo vertedor da então "Laguna" Mirim

Relatos Pretéritos – Lagoa Mirim e Arroio Chuí

Auguste de Saint-Hilaire (1820)

RIO GRANDE, 28 de agosto (1820). – Há vários dias que o Conde Figueira deixou Rio Grande. Não pude segui-lo porque meus preparativos não estavam concluídos. Tenho o projeto de ir daqui, por água, a uma aldeia nova e muito florescente, situada junto ao Rio ([65]) São Gonçalo, canal que liga a Lagoa Mirim à dos Patos, acompanhando nessa viagem um charqueador chamado Chaves ([66]) no qual surpreendi um dos homens mais competentes da região. Entretanto, como o Sr. Chaves parece estar disposto a adiar sua partida, e como nada tenho a fazer aqui, estou em renunciar a essa excursão. [...]

---

[65] Rio: Canal.
[66] Chaves: Sr. Antonio José Gonçalves Guerra.

Imagem 05 – Arroio Chuí – Curva da Baleia e Foz

ESTÂNCIA DE JOSÉ CORREIA, cinco léguas, 22 de setembro (1820). – [...] A uma légua de Capilha, encontra-se o lugar chamado Taim, onde estão acampados alguns soldados. Outrora, Taim era o limite das divisões portuguesas. Do outro lado, os Campos Neutros [Campos Neutrais], que se estendiam numa extensão de trinta léguas, até a Estância do Chuí, onde começavam as possessões espanholas. Se for verdade o que me disseram, os Campos Neutrais foram, originariamente, povoados pelos portugueses, que, por força de um Tratado, se viram obrigados a abandonar suas possessões.

Homens pobres, vendo uma tão grande área de terras sem proprietário, sonharam aí se estabelecer, solicitando, para isso, a posse dela aos comandantes portugueses da fronteira. Esses, para não se comprometerem, recusaram-lhes autorização direta, mas se prontificaram a fechar os olhos a essa violação do

Tratado, e recomendaram aos agricultores procurarem entendimento com os comandantes espanhóis, que, por dinheiro, tudo consentiam. Assim foram os Campos Neutrais povoados pela segunda vez pelos portugueses. Mas, hoje, que essas terras são consideradas como parte do domínio português [...]

CHUÍ, 3 de outubro (1820). – [...] O Arroio Chuí [...] estabelecia, outrora, o limite dos Campos Neutrais, e aí havia uma guarda espanhola, à margem direita do Riacho. Depois que o General Lecor se apoderou de Montevidéu, o Tenente-General Manuel Marques de Sousa ficou acantonado durante mais de um ano nessa margem, com cerca de quinhentos homens. Essas tropas foram, depois, transferidas para Santa Teresa, levando consigo o material das barracas que tinham construído em Chuí: o Tenente-General passou cerca de oito meses em Santa Teresa, mas nem lá nem no Chuí houve conflito algum entre ele e os espanhóis. O General Marques dependia do Capitão-general do Rio Grande, ao passo que a margem do Chuí era considerada como limite da Capitania e, somente no correr daquele ano, a fronteira avançou até Angustura.

Por um convênio difícil de compreender-se, o Conde de Figueira e o Cabildo de Montevidéu enviaram cada um à sua fronteira um oficial, para tratar dos novos limites. Esses dois homens, após combinações, recuaram a linha divisória até Angustura, que fica aproximadamente a treze léguas ao Sul do Chuí, e decidiram que ela passaria pelos banhados de Canhada-Grande e São Miguel, que seguiria o Rio São Luís, até sua embocadura na Lagoa Mirim, contornando, em seguida, a margem Ocidental da Lagoa, a uma distância de dois tiros de canhão; passando pela embocadura do Rio Cebollatí, subindo pelas margens do Rio Jaguarão até às serras de Aceguá, atravessando, finalmente, o Rio Negro. [...] (HILAIRE)

Domingos de A. e Silva (1865)

Chuí [67]**(Arroio do –)**. Nasce em uns banhados junto ao Albardão ([68]), e deságua no Oceano Atlântico; serve de divisa entre o Império e o Estado Oriental do Uruguai. (SILVA)

Nicolao Dreys (1858)

JUÍZO

SOBRE A OBRA INTITULADA

NOTÍCIA DESCRITIVA DA PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DE S. PEDRO DO SUL

POR NICOLAU DREYS

A Comissão de Geografia examinou o livro publicado por Nicolao Dreys com o título de "*Notícia descritiva da Província do Rio Grande do São Pedro do Sul*"; e a respeito do mesmo expõe o seguinte:

> O estilo do autor é em geral impróprio e empolado; e em vez de apresentar as suas descrições simples e claras, de modo que parecesse ao leitor o estar vendo os lugares descritos, pelo contrário, pelas palavras e frases de que faz uso, o guinda, e eleva tão alto, que lá se perde na região das nuvens, e fica sem entender o que leu [...]

---

[67] Arroio Chuí: nasce no Município de Santa Vitória do Palmar e atravessa o Município do Chuí até desaguar no Oceano Atlântico junto à Barra do Chuí, Santa Vitória do Palmar. O ponto Extremo Meridional do País é a Curva da Baleia (Imagem 05) no Chuí (33°45'09" S / 53°23'22" O), 2,76 km ao Sul de sua Foz (33°45'03" S / 53°23'48" O) – Extremo Sul do litoral brasileiro.

[68] Albardão: tem o formato semelhante ao de uma grande albarda.
Albarda, s. f. [do árabe albardaá] Espécie de sela feita de um pano grosseiro ou lona, cheia usualmente de palha; põe-se sobre o lombo das bestas para que a carga as não magoe, e ao mesmo tempo para equilibrá-la; prende com uma cilha (cinta) e com atafal (rabicho – correia que passa sob a cauda do animal). (VIEIRA)

Na Parte Segunda, à página 10; depois de dar a entender a divisão de duas Lagoas distintas, com as palavras "*dous mediterrâneos*", e no penúltimo parágrafo da página 21, diferenciando a Lagoa Mirim da Lagoa dos Patos; à página 22 as une, e confunde em uma: eis aqui as suas palavras – "*O Rio Grande não é senão o desaguadouro de uma grande Lagoa*".

À página 28 diz o autor – "*a Lagoa Mirim comunica-se pelo Sangradouro com o Rio de São Gonçalo etc*".

– Por este modo de expressar-se o autor considera como coisas distintas o Sangradouro e o Rio de São Gonçalo; quando em todos os mapas, e por todos os Geógrafos daqueles lugares, são designados como uma e a mesma coisa; a Lagoa Mirim não tem outro desaguadouro senão o Rio de São Gonçalo.

Pela descrição desse lugar, que ele diz que não é – "*nem terra nem Mar, etc.*" – supõe a Comissão que ele quis designar o baixio ou tabuleiro do Cangussu, que está muito ao Norte da entrada do mesmo *São Gonçalo*, e aonde encalham às vezes os barcos, antes de entrarem na Lagoa dos Patos; o certo é que não é nesse baixo, nem perto dele, que deságua a Lagoa Mirim, mas sim pelo São Gonçalo, que entra no Rio Grande três ou quatro léguas mais ao Sul do mesmo baixio, que é água com pouco fundo, mas não terra. [...]

Apesar deste, e mais defeitos, a Comissão é de parecer que a – Notícia Descritiva do Rio Grande de S. Pedro do Sul, – seja guardada na Biblioteca do Instituto, e recomenda mesmo a sua leitura, porque dá bastantes ideias da Província, e porque o seu estilo esquisito diverte ao leitor.

Sala das Sessões, 11.01.1840.

José Silvestre Rebello.

Dr. Lino Antônio Rabelo. (DREYS)

Domingos de Araújo e Silva (1865)

– **Arroio Chasqueiro**: nasce no Município de Piratini, e lança-se na Lagoa Mirim na Latitude Sul de 32°37’30”.

– **Arroio d’El-Rei**: é formado pelas águas das Lagoas do Embira e Silveira, e deságua na Lagoa Mirim na Latitude Sul de 32°57’ e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do RJ de 09°50’59”.

– **Arroio do Juncal**: nasce nos campos da margem do Rio Jaguarão, e deságua na Margem Ocidental da Lagoa Mirim na Latitude Sul de 32°22’45” e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro de 10°01’29”, e ao Norte da Foz do Rio Jaguarão.

– **Arroio Grande do Herval** (hoje Arroio Grande): nasce na Serra de São João do Herval, e faz Barra na Margem Ocidental da Lagoa Mirim ao pé da Ponta Alegre na Latitude Sul de 32°19’40”.

– **Arroio São Miguel**: nasce nos campos paludosos a Este dos Cerros de S. Miguel, e faz barra na extremidade Ocidental da Lagoa Mirim na Latitude Sul de 33°36’20” e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro de 10°25’29”, sete léguas ao Nornoroeste de Santa Tereza.

– **Ilha de Tacuarí**: Ilhas da Lagoa Mirim, situadas 5 léguas abaixo da Foz do Rio Tacuarí entre 32°53’ e 32°55’ de Latitude Austral e 10°12’ e 10°25’29” de Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro; são em número, de 8, sendo 3 grandes e 5 pequenas, e todas pertencentes ao Império.

– **Lagoa da Mangueira**: grande Lagoa situada entre o Oceano Atlântico e a Lagoa Mirim, e junto ao Albardão; deságua nesta Lagoa por um Sangradouro conhecido com o nome de Arroio Taim, tem

18 léguas de comprimento sobre 2 de largura, e era antigamente denominada Saquarumbu.

– **Ponta Alegre**: Ponta da Lagoa Mirim situada na Latitude Sul de 32°24′ e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro de 09°43′29″.

– **Ponta dos Latinos**: Ponta da Lagoa Mirim situada na Latitude Sul de 32°45′ e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro de 09°56′29″; fica fronteira a uma pequena Ilha.

– **Rio de São Gonçalo**: sangradouro que comunica a Lagoa Mirim com a dos Patos, e cuja extensão é de 12 léguas; na sua margem Ocidental está assentada a cidade de Pelotas: é navegável em toda a sua extensão, e suas águas são sulcadas por grande número de embarcações. Foi sobre a margem esquerda deste Rio, que teve lugar o combate entre os cento e tantos bravos do valente Coronel Albano de Oliveira Bueno, e setecentos e tantos dissidentes, ficando prisioneiro o dito Coronel e o bravo Major Manoel Marques de Souza [hoje Barão de Porto Alegre]; [...] (SILVA)

Walter Spalding, no seu livro "*A Revolução Farroupilha*" relata os eventos ocorridos em 1836:

DIAS 7-8 (04.1836): As forças revolucionárias, comandadas por João Manuel de Lima e Silva – tio do mais tarde Duque de Caxias –, entram em Pelotas após renhida batalha. Os imperiais, comandados pelo Major Manuel Marques de Souza [mais tarde Conde de Porto Alegre] resistiram até o fim, e só se renderam ao terem conhecimento da derrota do Coronel Albano de Oliveira Bueno, no "*São Gonçalo*", pelas forças de Neto que formava a retaguarda das de Lima e Silva. Nesse combate do "*São Gonçalo*", depois de heroica resistência, foi preso o Coronel

Albano e, em viagem para Porto Alegre, cobardemente assassinado por negros que, em seguida ao crime, fugiram, nunca mais se tendo notícias deles. Na tomada de Pelotas ficou prisioneiro o Major Marques de Souza, que foi enviado para Porto Alegre e metido na célebre "*Presiganga*" ([69]), de onde, com a conivência do carcereiro e de colonos de São Leopoldo chefiados pelo Dr. João Daniel Hillebrand, promoveria, em grande parte, a reação de 15 de junho que restituiu a capital aos imperiais. Foi o seguinte o Termo de Capitulação assinado por Marques de Souza:

> A força que tenho a honra de comandar, querendo evitar efusão de sangue de seus compatriotas, que necessariamente correrá se não lhe admitirem uma capitulação honrosa, declara que deporá as armas, se o Comandante da força que nos sitia garantir as vidas e todas as mais considerações com que entre povos civilizados se costumam tratar os prisioneiros; protestando no caso de se lhe negarem estas condições não as abandonar senão quando tenham exalado o último suspiro; pois que prezam mais a honra, que a vida sem ela.
>
> *Manuel Marques de Souza. Major Comandante Militar da cidade de Pelotas.*
>
> O Comandante da força sitiante da cidade de Pelotas, desejando evitar efusão de sangue brasileiro, que impreterivelmente haveria se a força sitiada não depusesse as armas, declara que aos militares, e mais indivíduos da força sitiada, serão garantidas as vidas; e todas as mais considerações com que entre povos civilizados é costume tratar-se os prisioneiros, e isto em toda a sua plenitude desde o momento em que eles depuserem as armas.
>
> Cidade de Pelotas, 07.04.1836. João Manuel de Lima e Silva, Cmt interino das Armas. (SPALDING)

[69] Presiganga: navio ancorado em Porto Alegre usado como prisão durante a Revolução Farroupilha.

Ernesto Ferreira França Filho (1870)

Em Junho de 1801, chegando ao Rio Grande do Sul a notícia da guerra entre Portugal e a Espanha, cuidou logo o Tenente-General Sebastião Xavier da Veiga Cabral em tratar da defesa de todos os povos daquela Capitania. Estas medidas assustando o inimigo o fizeram abandonar todas as vertentes da Lagoa Mirim, ficando os nossos estabelecimentos cobertos pelo Rio Jaguarão. (FILHO)

Hernâni Donato (1987)

04.01.1828 – **LAGOA MIRIM**, RS. Guerra da Cisplatina. O Iate-canhoneira 19 de Outubro foi atacado por lanchões corsários argentinos da flotilha de Gerônimo Soriano, o conhecido guerrilheiro Chantopé. [...] O barco seria retomado três meses depois. [...]

05.01.1828 – **LAGOA MIRIM**, RS. Guerra da Cisplatina. Flotilha de lanchões corsários argentinos, sob o comando de Gerônimo Soriano, o Chantopé, ataca a canhoneira Catalão, do comando de Souza Junqueira. Enquanto combatia a canhoneira, outros lanchões apresaram dois iates mercantes que levavam provisões, sob escolta da Catalão. Um dos apresadores foi o iate-canhoneira 19 de Outubro, ex-brasileiro, tomado na véspera pelos corsários. No dia 20, a Catalão foi visada outra vez pelo Chantopé. A tripulação, não a querendo em mãos inimigas, incendiou-a.

20.01.1828 – **LAGOA MIRIM**, RS. Guerra da Cisplatina. O iate-canhoneira Catalão, do comando do Tenente Souza Junqueira, foi abordado por cinco lanchões corsários. Ao fim de luta desesperançada, o Comandante ordenou o desembarque da tripulação e a queima do barco.

22(?).02.1836 – **LAGOA MIRIM**, RS. Guerra dos Farrapos. O iate Oceano, do Tenente Manuel Joaquim de Souza Junqueira, intima à rendição o cúter Farroupilha Minuano. Seguiu-se combate, indo a pique o cúter, com o seu Comandante Tobias dos Santos Robalo e 18 marinheiros [...] (DONATO)

Armando José Buchmann (2001)

A 21 de outubro, aniversário de nascimento, o Brasil reverencia a memória do homem que traçou as grandes linhas do desenvolvimento do país: Irineu Evangelista de Souza – Barão e Visconde de Mauá. Nasceu em 1813, no extremo Sul do País, Município de Arroio Grande, junto à Lagoa Mirim. De ascendência humilde, órfão de pai aos cinco anos, foi levado para o Rio de Janeiro em 1822 por um tio que era Capitão de navio. Aos onze anos empregou-se num armarinho como caixeiro.

Em 1830, passou a trabalhar na firma importadora Ricardo Carruthers, onde aprendeu contabilidade, inglês e a arte de comerciar. Sete anos depois tornou-se sócio-gerente da firma que lhe foi entregue em 1839, quando Carruthers retornou à Inglaterra. No mesmo ano, Mauá mandou buscar sua mãe, uma irmã e a sobrinha Maria Joaquina de Souza Machado, com quem se casou em 1841, depois de sua primeira viagem à Europa. O comércio era no Brasil, mais que alhures, uma posição inferior. Nenhum rapaz de boa família pensava a ele se dedicar; só procurado por portugueses pobres e nacionais analfabetos.

Contudo, Mauá impôs-se solitário. Ergueu-se porque o seu merecimento era excepcional e pode fascinar um patrão inteligente. Sem esse inglês, Ricardo Carruthers, talvez Irineu não tivesse aparecido no cenário superior do Brasil, como grande industrial, banqueiro, empresário de grandes obras, realizador no Brasil, diplomata na América do Sul.

Com o pioneirismo como sua característica principal, Mauá foi um entusiasta dos meios de transporte, especialmente das ferrovias. Foi quem primeiramente assentou trilhos no solo do Brasil: Estrada de Ferro Mauá, ligando Rio de Janeiro a Petrópolis. (BUCHMANN)

Paulo Osório (2005)

A Estação Ecológica do Taim é área de suma importância para o ecossistema do Sul do Brasil e de todo nosso continente americano. O Taim consiste em estreita faixa de terra entre a Lagoa Mirim, a Lagoa Mangueira e o Oceano Atlântico, onde centenas de espécies de aves de várias partes do mundo se encontram para acasalamento e reprodução. Vivem ali também alguns mamíferos roedores nativos, como preás, pacas e capivaras. E mais peixes e répteis, como jacarés, cobras e outros pequenos animais característicos das áreas de banhados. Essa área esteve ameaçada pela exploração econômica com lavouras de arroz e criação de gado. São 33.000 ha de proteção ambiental que estão sendo expandidos para 100.000 ha se as autoridades nacionais pensarem primeiro na humanidade. Desde a cidade de Rio Grande, a paisagem, ao longo da BR 471, é praticamente a mesma. São uns 200 km até o Chuí, e à medida que se mergulha em direção ao Extremo Sul do país, os efeitos da presença do homem vão ficando mais e mais escassos. Veem-se campos, banhados e Lagoas de ambos os lados da estrada, e raros capões de mata nativa. A fauna é fantástica e ajuda a quebrar a monotonia da paisagem. Aves de todas as espécies e de todos os lugares do continente circulam por ali. Porém, estávamos em abril, e só a partir de agosto é que o cenário se torna riquíssimo. A Estação Ecológica, em si, ocupa quase vinte quilômetros de reta sem nenhum socorro e com animais de toda espécie cruzando a pista. (OSÓRIO)

Lagoa Mirim e os Tratados Bilaterais

A expressão "águas transfronteiriças" designa todas as águas superficiais e subterrâneas que marcam as fronteiras entre dois ou mais Estados, que as atravessam, ou que estão situadas nessas mesmas fronteiras; no caso de desaguarem no mar sem formarem um estuário, o limite dessas águas é uma linha reta traçada através da foz entre pontos na linha de baixa-mar das suas margens.
(José Gomes Canotilho)

O entorno da Lagoa Mirim é habitado por cerca de um milhão de cidadãos, brasileiros e uruguaios, e os produtores que se dedicam à pecuária e a orizicultura irrigada confrontam-se com um grande desafio: produzir mais com menos água desta monumental Bacia.

Regime de Águas Compartilhadas

Por isso mesmo, segundo o "*Tratado entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, relativo às fronteiras na Lagoa Mirim e no Rio Jaguarão e ao Comércio e à Navegação nessas Paragens*", de 30.10.1909, o "*Tratado de Comércio e Navegação entre os Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai*", de 27.05.1949, o "*Convênio entre a República Oriental do Uruguai e a República Federativa do Brasil sobre Transporte Fluvial e Lacustre*", de 12.06.1975, o "*Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim*", de 07.07.1977 e o "*Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil*", de 30.07.2010:

prevalece o regime de águas compartilhadas.

Tratados de Aliança e de Limites (12.10.1851)

A vitoriosa intervenção brasileira contra a aliança Oribe-Rosas ([70]) culminou com a assinatura dos Tratados de 12.10.1851, extorquidos ao Governo de Montevidéu [que, diga-se de passagem, não era o legítimo representante de todo o Estado Oriental].

Esses Tratados, que representaram, na prática, uma verdadeira tutela do Brasil sobre a vizinha República, garantiram aos brasileiros a exclusividade da navegação pelo Rio Jaguarão e pela Lagoa Mirim, além de darem aos estancieiros e charqueadores do Rio Grande do Sul vantagens de natureza fiscal e comercial, eliminando, assim, obstáculos à sua livre expansão econômica no Uruguai. O seu questionamento foi imediato, negando-se o Poder Legislativo Oriental a ratificá-los. (PICCOLO)

A assinatura dos quatro Tratados e da Convenção de Subsídios de 12.10.1851 estabeleceram os Limites entre o Brasil e o Uruguai a partir do direito ao uso e posse – "*uti possidetis*", pelos Plenipotenciários brasileiros, Marquês de Paraná e Visconde de Abaeté, e pelo Ministro Oriental, Dom Andres Lamas.

Os Tratados estipulavam:

Tratado de Comércio e Navegação: que o Uruguai reconhecia o direito à navegação brasileira na Bacia do Rio Uruguai isentando-nos de taxas alfandegárias na exportação de charque e gado em pé;

---

[70] Oribe-Rosas: a Guerra do Prata ou Oribe e Rosas travada entre Brasil e Argentina tinha o objetivo de frear a aspiração de D. Juan Manuel Rosas de restaurar o antigo Vice-Reinado do Prata que pretendia, além de incorporar terras pertencentes à Província do Rio Grande do Sul, conquistar a hegemonia na região da Bacia do Rio da Prata ameaçando a soberania e integridade brasileira, paraguaia e uruguaia.

Tratado de Extradição: que o Governo Brasileiro poderia solicitar a extradição de criminosos e de escravos fugidos e internados no Uruguai;

Tratado de Limites: que o Uruguai renunciasse às suas reivindicações territoriais ao Norte do Rio Quaraí e reconhecesse o nosso direito exclusivo de navegação na Lagoa Mirim e no Rio Jaguarão;

Tratado de Perpétua Aliança: que o Uruguai reconhecesse o direito de o Brasil intervir em conflitos internos do Uruguai;

Convenção de Socorro: que o Uruguai pagaria sua dívida para com o Brasil contraída quando este prestou apoio à Guerra contra os "*Blancos*" ([71]).

Artigo I

As duas Altas Partes Contratantes, convencidas do quanto importa às boas relações chegarem a um acordo sobre as respectivas fronteiras, convêm em reconhecer rotos e de nenhum valor os diversos Tratados e Atos em que fundavam os direitos territoriais, que têm pretendido até o presente na demarcação de seus Limites, e em que esta renúncia geral se entenda muito especialmente feita dos que derivava o Brasil da Convenção celebrada em Montevidéu com o Cabildo Governador, em **30.01.1819**, e dos que derivava a República Oriental do Uruguai da reserva contida no final da cláusula segunda do Tratado de Incorporação de **31.07.1821**. [...]

---

[71] Blancos: a Guerra Civil Uruguaia (1839 a 1851) foi um conflito entre os Partidos "*Blanco*" e "*Colorado*" que receberam apoio dos dois principais Partidos da Confederação Argentina, os "*Federalistas*", que apoiaram os "*Blancos*" e os "*Unitários*" aos "*Colorados*". Os "*Colorados*" contaram ainda com o suporte temporário da Argentina, França, Império Britânico e Império do Brasil.

30.01.1819 [Convenção com o Cabildo de Montevidéu]: quando já se tinham tornado independentes muitas das colônias espanholas e o Brasil ascendera à categoria de Reino Unido, o Cabildo de Montevidéu e o General Lecor, Comandante das Forças portuguesas de ocupação, por troca de notas, concluíram uma Convenção de Limites, em que era cedido ao Brasil o território situado entre o Quaraí e o Arapeí e a fronteira recuava novamente para Castilhos-Grandes, em troca de uma subvenção em dinheiro para a conclusão do Farol da Ilha das Flores. Estes Limites foram demarcados por D. Prudêncio Murguiondo, por parte do Cabildo, e por D. João Batista Alves Pôrro, nomeado pelo Conde de Figueira, que era Governador e Capitão-General da Capitania de São Pedro. (PEREIRA)

31.07.1821 [Incorporação do Estado Cisplatino]: em 31.07.1821, foi concluído, entre o Congresso dos Representantes do Povo Uruguaio e Lecor, Barão da Laguna, representante do Rei D. João VI, um Tratado pelo qual a Banda Oriental se incorporou ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, com a denominação de Estado Cisplatino. A linha divisória do novo Estado incorporado foi assim descrita no seu Artigo 2°:

> A Leste, o Oceano; ao Sul, o Rio da Prata; a Oeste o Uruguai; ao Norte o Rio Quaraí até a coxilha Santana, que divide o Rio de Santa Maria e por essa parte o Arroio Taquarembó Grande; seguindo às pontas do Jaguarão entra na Lagoa Mirim e passa pelo Pontal de São Miguel a tomar o Chuí que entra no Oceano. (PEREIRA)

Artigo III

[...] declaram e ratificam a linha divisória da maneira seguinte:

1. Da embocadura do arroio Chuí no Oceano subirá a linha divisória pelo dito Arroio na extensão de meia légua; e do ponto em que terminar a meia légua tirar-se-á uma reta, que, passando pelo Sul do Forte de São Miguel, e atravessando o Arroio desse nome, procure os primeiros pontos do Arroio Palmar. Dos pontos do Arroio Palmar descerá a linha pelo dito Arroio até encontrar o Arroio que a Carta do Visconde de São Leopoldo chama San Luiz, e a Carta do Coronel Engenheiro José Maria Reis chama "*India Muerta*" ([72]), e por este descerá até a Lagoa Mirim, e circulará a Margem Ocidental dela na altura das maiores águas até a Boca do Jaguarão.

2. Da Boca do Jaguarão seguirá a linha pela margem direita do dito Rio, acompanhando o galho mais do Sul, que tem sua origem no vale de Aceguá, e Cerros do mesmo nome; do ponto dessa origem tirar-se-á uma reta que atravessa o Rio Negro em frente da Embocadura do Arroio de S. Luiz, e continuará a linha divisória pelo Arroio de S. Luiz acima até ganhar a Coxilha de Santana; segue por essa Coxilha, e ganha a de Haedo até o ponto em que começa o galho do Quaraí denominado Arroio da Invernada pela Carta do Visconde de São Leopoldo, e sem nome na Carta do Coronel Reis, e desce pelo dito galho até entrar no Uruguai; pertencendo ao Brasil a Ilha ou Ilhas que se acham na Embocadura do dito Rio Quaraí no Uruguai. [...]

---

[72] India Muerta: o Arroio "*India Muerta*" é afluente do Rio San Luiz.

Tratado Modificativo (15.05.1852)

A diplomacia brasileira, em maio de 1852, celebrou um Tratado Modificativo que alterava o pactuado em 1851 no que se referia aos Limites no Chuí e à cessão nas margens do Taquari e do Cebollati (Cebollatí) ao governo Uruguaio mantendo-se, porém, o direito exclusivo de navegação do Rio Jaguarão e Lagoa Mirim por parte dos brasileiros.

> Tratado Modificativo de algumas estipulações do Tratado de Limites de 12.10.1851
>
> Em nome da Santíssima e Indivisível Trindade.
>
> Havendo Sua Majestade, o Imperador do Brasil, e a República Oriental do Uruguai, celebrado em doze de outubro do ano próximo passado, quatro Tratados e uma Convenção de Subsídios que, sendo ratificados pelas duas Altas Partes Contratantes foram por ambas executadas em todos os Artigos que imediatamente o podiam ser; não obstante, depois do restabelecimento do Governo Constitucional da República, se suscitaram dúvidas sobre sua exequibilidade, as quais felizmente desapareceram por um Acordo amigável entre ambas as Partes; e por esse Acordo, obtido com o concurso da mediação espontânea e oficiosa do Governo Encarregado das Relações Exteriores da Confederação Argentina, por meio de seu Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Missão especial junto à dita República, Doutor Don Luis José de la Peña, foi mantida por parte do Governo Oriental a execução dos referidos Tratados e Convenção.
>
> Em consequência, desejando Sua Majestade o Imperador facilitar o Governo da República Oriental os meios de cumprir as estipulações dos ditos Tratados e Convenção, removendo as dificuldades

que se suscitaram sobre o Tratado de Limites, acordou em fazer modificações no dito Tratado; e para esse fim as duas Altas Partes contratantes nomearão seus Plenipotenciários; a saber:

Sua Majestade, o Imperador do Brasil ao Excelentíssimo Senhor Conselheiro Honório Hermeto Carneiro Leão, seu Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Missão especial junto ao Governo da República Oriental do Uruguai;

E a República Oriental do Uruguai, ao Excelentíssimo Senhor Doutor Don Florentino Castelhanos, Ministro e Secretário de Estado das Relações Exteriores da mesma República; os quais, depois de haverem trocado os seus Plenos Poderes respectivos, que foram achados em boa e devida forma, convieram nos Artigos seguintes:

Artigo 1°

O § 1° do Artigo 3° do Tratado de Limites fica alterado do seguinte modo:

Da embocadura do Arroio Chuí no Oceano subirá a linha divisória pelo dito Arroio e daí passará pelo Pontal de São Miguel até encontrar a Lagoa Mirim, e seguirá costeando a sua Margem Ocidental até a Boca do Jaguarão, conforme o "*uti possidetis*".

Artigo 2°

O Artigo 4° do referido Tratado fica modificado somente na parte em que se cede ao Brasil, em toda a soberania, meia légua de terreno em uma das margens da Embocadura do Cebollatí, que for designada pelo Comissário do Governo Imperial, e outra meia légua em uma das margens do Tacuarí, designada do mesmo modo; convindo sua Majestade

o Imperador em desistir formalmente, como desiste, do direito adquirido a essa Concessão, que deverá verificar-se pela designação do seu Comissário. [...]

Acordo (22.04.1853)

N° 9 – Protocolo do Acordo celebrado em Montevidéu por parte do Império do Brasil e da República Oriental do Uruguai para a execução do Artigo primeiro do Tratado de 15.05.1852, pelo qual foi modificado o de Limites de 12.10.1851. [...]

Conferência do dia 22 de Abril

Aos 22.04.1853 se reuniram os mesmos Ministros na Sala de Despacho do Ministério das Relações Exteriores. Abriu a Conferência o Ministro das Relações Exteriores, declarando que seu Governo estava disposto a aceitar a solução proposta pelo Governo Imperial. Depois de breves explicações pedidas por esse Ministro Brasileiro, foi formal e definitivamente adotado o seguinte Acordo, que ambos os Ministros declaram conforme as ordens e instruções de seus Governos:

Que a linha divisória estipulada no Tratado de 15.05.1852, deve ser entendida e demarcada pelo modo abaixo declarado, a saber:

> Da embocadura do Arroio Chuí no Oceano subirá a linha divisória pelo dito Arroio, até seu Passo Geral, do qual correrá por uma reta ao Passo Geral do Arroio S. Miguel, e descerá pela sua margem direita até encontrar o Pontal de S. Miguel na Costa Meridional da Lagoa Mirim; e continuará deste ponto circulando a Margem Ocidental da mesma Lagoa até a Boca do Jaguarão. [...]

O Tratado de 1909, que veremos a seguir, demonstra, definitivamente, o espírito de justiça e equidade do Barão do Rio Branco.

Procurando corrigir os excessos cometidos contra os uruguaios no Tratado de 1851, que lhes negara o direito à navegação no Rio Jaguarão e na Lagoa Mirim, o Barão concedeu-lhes, no Tratado de 1909, muito mais do que haviam solicitado os platinos. Permitindo-lhes, além da livre-navegação, o condomínio da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão além de ceder-lhes a posse de algumas Ilhas. O reconhecimento das autoridades uruguaias foi materializado na mensagem enviada ao Congresso pelo Presidente do Uruguai:

> A chancelaria brasileira concedeu ao Uruguai muito mais do que a nossa diplomacia pediu em todos os tempos, e aceitou muito menos do que essa mesma diplomacia ofereceu, como compensação, em suas primeiras gestões. (RIO BRANCO)

Tratado de Fronteiras da L. Mirim (30.10.1909)

> [...] rever e modificar as estipulações relativas às linhas de fronteira na Lagoa Mirim e Rio Jaguarão e também, como propunha o Governo Oriental desde dezembro de 1851, as relativas à navegação na mesma Lagoa e Rio, estipulações essas contidas no Tratado de Limites de 12.10.1851, no de 15.05.1852 e no Acordo de 22.04.1853, assinados, o primeiro, na cidade do Rio de Janeiro, e, os dois outros, na de Montevidéu; [...]
>
> **Artigo 1°**
>
> A República dos Estados Unidos do Brasil cede à Republica Oriental do Uruguai:
>
> 1° Desde a Boca do Arroio de S. Miguel até à do Rio Jaguarão, a parte da Lagoa Mirim compreendida entre a sua Margem Ocidental e a nova fronteira que deve atravessar longitudinalmente as águas da Lagoa, nos termos do Artigo 3° do presente Tratado;

2° No Rio Jaguarão, a parte do território fluvial compreendido entre a margem direita, ou Meridional, e a linha divisória determinada adiante, no Artigo 4°.

Artigo 2°

A cessão dos direitos de soberania do Brasil, baseados, a princípio, na posse que ele adquiriu e manteve, desde 1801, das águas e navegação da Lagoa Mirim e Rio Jaguarão, e, depois, estabelecidos e confirmados solenemente nos pactos de 1851, 1852 e 1853, é feita com as seguintes condições, que a República Oriental do Uruguai aceita:

1° [...] somente embarcações brasileiras e Orientais poderão navegar e fazer o comércio nas águas do Rio Jaguarão e da Lagoa Mirim, como adiante, em outros Artigos, está declarado;

2° Serão mantidos e respeitados pela República Oriental do Uruguai, segundo os princípios do Direito Civil, os Direitos Reais adquiridos por brasileiros ou estrangeiros nas Ilhas e Ilhotas que por efeito da nova determinação de fronteiras deixam de pertencer ao Brasil;

3° Nenhuma das Altas Partes Contratantes estabelecerá Fortes ou Baterias nas margens da Lagoa, nas do Rio Jaguarão, ou em qualquer das Ilhas que lhes pertençam nessas águas. [...]

Tratado de Comércio e Navegação (27.05.1949)

Artigo I

Os nacionais de cada uma das Altas Partes Contratantes gozarão no território da outra, em suas pessoas e seus bens, da proteção de seus Governos e de todos os direitos, vantagens e liberdades já concedidas ou que vierem a ser concedidas aos nacionais de qualquer outro país, para o exercício dos seus negócios e profissões, dentro das leis e regulamentos respectivos.

Artigo II

As Altas Partes Contratantes conceder-se-ão, reciprocamente, o tratamento incondicional e ilimitado da nação mais favorecida em tudo o que se refere aos direitos, impostos de alfândega, taxas e a todos os direitos acessórios, ao modo de percepção dos direitos, assim como para as regras, formalidades e encargos a que possam estar sujeitas as operações de despacho aduaneiro. Os produtos naturais ou fabricados, originários e procedentes, diretamente, do território de uma das Altas Partes Contratantes, não estarão sujeitos, em nenhum caso, ao serem importados no território da outra Parte, nas condições precitadas, a direitos, impostos, taxas e encargos diferentes ou mais elevados, nem a regras e formalidades diferentes ou mais onerosas que aquelas a que estão ou venham a ficar sujeitos, no futuro, os produtos de igual classe originários de qualquer terceiro país. [...]

Convênio da Lagoa Mirim (12.06.1975)

O Convênio de Transporte Fluvial e Lacustre da Lagoa Mirim cria uma Secretaria Técnica, composta por funcionários dos dois países que funcionará no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, devendo definir os regulamentos necessários para a operação da Hidrovia e coordenar ações conjuntas visando à sua implantação.

Artigo I

As mercadorias procedentes dos portos fluviais e lacustres brasileiros para portos fluviais e lacustres uruguaios, e vice-versa, serão obrigatoriamente transportadas em embarcações de bandeira nacional das Partes Contratantes, com a participação, em partes iguais, da totalidade dos fretes decorrentes.

Artigo II

1. As Partes Contratantes tomarão as medidas necessárias a fim de assegurar que o transporte fluvial e lacustre das cargas entre o Brasil e o Uruguai seja feitio em partes iguais, em ambos os sentidos do tráfego, em embarcações brasileiras e uruguaias.

2. O transporte será efetuado de maneira a que a totalidade dos fretes seja dividida em partes iguais entre as bandeiras de cada Parte Contratante.

3. Caso uma das Partes Contratantes não se encontre, circunstancialmente, em condições de efetuar o transporte, conforme o disposto no Inciso 2 do presente Artigo, o referido transporte deverá ser feito em navios da outra Parte Contratante e se computará dentro da quota de 50% (cinquenta por cento) da Parte cedente. [...]

Tratado da Bacia da Lagoa Mirim (07.07.1977)

O uso, planejamento e gestão dos recursos naturais da Lagoa Mirim exigem um regime compartilhado que impõem a necessidade de ajustes e acertos binacionais para empreender ações conjuntas na Lagoa Mirim.

Levando em conta as características geográficas peculiares da Lagoa, o Brasil e o Uruguai assinaram, no dia 07.07.1977, o "*Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim*" com o objetivo de estabelecer projetos binacionais de desenvolvimento econômico e social da Bacia da Lagoa Mirim.

Vejamos alguns Artigos deste Tratado:

Artigo 3°

As partes contratantes, de acordo com o objeto do presente Tratado:

a) adotarão, em suas respectivas jurisdições, de acordo com seus planos e prioridades, as medidas adequadas para promover o desenvolvimento da Bacia;

b) concertarão entre si [...] os estudos, planos, programas e projetos necessários à realiza de obras comuns destinadas ao melhor aproveitamento dos recursos rurais da Bacia.

Artigo 4°

As ações nacionais e binacionais a que se refere o Artigo 3: procurarão atingir, entre outros, os seguintes propósitos:

a) a elevação do nível social e econômico dos habitantes da Bacia;

b) o abastecimento de água com fins domésticos, urbanos e industriais;

c) a regularização das vazões e o controle das inundações;

d) o estabelecimento de um sistema de irrigação e drenagem para fins agropecuários;

e) a defesa e utilização adequada dos recursos minerais, vegetais e animais;

f) a produção, transmissão e utilização de energia hidrelétrica;

g) o incremento de meios de transporte e comunicação e, de maneira especial, da navegação;

h) o desenvolvimento industrial da região;

i) o desenvolvimento de projetos específicos de interesse mútuo.

Acordo – Hidrovia Uruguai-Brasil (30.07.2010)

O Acordo assinado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, em Santana do Livramento, (30.07.2010), aprovado, em 28.06.2013, pelo Senado Federal, e promulgado pela Presidência da República através do Decreto N° 8.548, de 23.10.2015, representa um passo importante para a modernização e ampliação dos serviços de transporte e comunicação desencadeando medidas de proteção ao meio ambiente e saúde.

Artigo I

O presente Acordo se aplica ao transporte fluvial e lacustre internacional de carga e de passageiros entre as Partes, em particular na Hidrovia Uruguai-Brasil, doravante denominada "*Hidrovia*", a fim de permitir o acesso livre e não-discriminatório de empresas mercantes brasileiras e uruguaias aos mercados de ambos os países, excluindo-se o transporte de cabotagem nacional, os serviços de apoio portuário e de reboque, e o transporte de cargas que, de acordo com a legislação de cada Parte, esteja reservado a suas respectivas bandeiras.

Artigo II

1. O alcance da Hidrovia abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente o Rio Jaguarão; o Canal de São Gonçalo e seus afluentes; os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande; a Lagoa dos Patos e seus afluentes; o Rio Guaíba e seus afluentes, especialmente os Rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí, na República Federativa do Brasil; e o setor uruguaio da Lagoa Mirim e seus

afluentes, especialmente os Rios Jaguarão, Cebollatí [UY] e Tacuarí [UY], na República Oriental do Uruguai, bem como os portos e terminais reconhecidos por cada Parte.

2. Cada uma das Partes enviará à outra Parte, por via diplomática, a lista de portos e terminais que integram a Hidrovia em seus respectivos territórios, bem como daqueles que se incorporarem à Hidrovia posteriormente.

Artigo III

Para os fins do presente Acordo, definem-se os seguintes termos:

1. "Embarcação das Partes": qualquer embarcação inscrita ou registrada pelos órgãos competentes da Parte correspondente, exceto:

   a) navios de guerra e a serviço do Estado que não estejam destinados a atividades comerciais;

   b) outros navios a serviço exclusivamente das Forças Armadas;

   c) navios de investigação hidrográfica, oceanográfica e científica;

   d) embarcações de lazer, esporte e recreação; e

   e) embarcações pesqueiras.

2. "*Empresa de Navegação*": empresa constituída segundo a legislação de cada Parte, com sede social no território de uma das Partes e autorizada pelo órgão nacional competente a operar na Hidrovia.

3. "*Porto*" ou "*Terminal*" de uma Parte: atracadouro ou qualquer outro lugar habilitado a realizar o carregamento ou descarregamento de mercadorias e o embarque ou desembarque de passageiros. [...]

Vento Xucro
(Adair de Freitas)

Ele vem dos Andes
Galopeando solto e vai passar aqui
Espumando as águas do Ibirapuitã e do Upamaroti.
A gemer na quincha ([73])
Do oitão do rancho
Debochando está.
Vai assoviando só por desaforo
Arrepia o pelo do meu pingo mouro
Vai dobrando as folhas do caraguatá.

Vento minuano que anuncia inverno
Andarengo ([74]) eterno
De viver fugaz.
Vento americano
Quando vier de novo
Junto ao nosso povo
Num cantar de paz.

Quem chegar de longe
Sem trazer um pala vai tremer de frio
Nesse vento xucro que transpõe fronteira
E alvorota os Rios.
Mas se vier de volta
Vai sentir calor
Num apertar de mão [...]

---

[73] Quincha: palha.
[74] Andarengo: gaudério, andarilho, errante.

Jaguarão

Aspectos Históricos

Divergem opiniões sobre o significado do vocábulo "*Jaguarão*". Para alguns, segundo Alfredo de Carvalho, seria o aumentativo português da palavra Tupi "*jaguar*" = onça; segundo outros, a corruptela da "*jaguanharação*" ou cão bravo ou onça brava, certo é que teve suas origens em um acampamento militar, como, aliás, o tiveram vários Municípios do Estado do Rio Grande do Sul. Deve seu primitivo nome, Guarda da Lagoa e do Cerrito, a um Posto fortificado dos espanhóis situado a seis quilômetros da atual cidade de Jaguarão. Aí, em 1801, devido a questões militares entre Portugal e Espanha, estabeleceram-se as forças do Coronel Marques de Sousa. Ajustada a paz em virtude de armistício, a coluna Marques de Sousa retirou-se, ficando apenas uma pequena guarda de 200 homens sob o comando do tenente-coronel Jerônimo Xavier de Azambuja. Foi o acampamento dessa guarda que, se estendendo até a eminência ([75]) em que hoje assenta a cidade, deu início ao povoado. Posteriormente, o terreno ocupado pela nova povoação foi doado ao Governo pela Viscondessa de Majé, e compreende a área situada entre o Arroio Lagões, a Oeste; Quartel Mestre a Leste, Rio Jaguarão, ao Sul; e a linha reta que une os dois pontos situados a meia légua de fundo contada da Foz daqueles Arroios.

Entre os homens ilustres nascidos em Jaguarão, sobressai a figura de Joaquim Caetano da Silva, homem de ciência e historiógrafo, que nasceu em 20.11.1810 e morreu no Estado do Rio de Janeiro a 27.02.1873.

---

[75] Eminência: elevação.

Formação Administrativa: pela Resolução Régia, de 31.01.1812, foi a Povoação elevada a Freguesia, sob a denominação de Divino Espírito Santo do Cerrito, e a Vila, pela Lei de 06.07.1832, com o nome de Jaguarão. A Vila prosperou rapidamente, tornando-se Cidade pela Lei Provincial n° 322, de 23.11.1855. Segundo o quadro administrativo do País, vigente em 31.12.1954 [...]. A Comarca de Jaguarão, criada em 25.10.1872, é atualmente de 2ª entrância, compreendendo os termos de Jaguarão e Arroio Grande.

Jaguarão tomou parte destacada em diversos acontecimentos militares de nossa História, entre os quais a Revolução Farroupilha, em 1835, e a Invasão Uruguaia de 27.01.1865, quando 1.500 caudilhos "*blancos*" invadiram e saquearam a cidade, chefiados por Basílio Munhoz. Foi nesta oportunidade que Jaguarão conquistou o título honroso de "*Cidade Heroica*", quando Coronel Manoel Pereira Vargas comandou a defesa da cidade. (Fonte: IBGE)

Relato Pretérito – Jaguarão

Domingos de Araujo e Silva (1865)

Espírito Santo de Jaguarão: sobre a margem esquerda do Rio do mesmo nome, cinco léguas acima de sua Foz e na Latitude Sul de 32°24'S e Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro de 09°17'99", demora ([76]) a florescente cidade de Jaguarão, muito importante não só pelo comércio com o Estado Oriental do Uruguai o com o interior da Província, como por ser ponto fronteiro e nele permanecerem constantemente aquartelados um Regimento de Cavalaria e um Batalhão de Infantaria; fica em frente à Vila Oriental de Artigas e a 82 léguas da Capital.

[76] Demora: localiza-se.

A Cidade está colocada sobre um terreno docemente acidentado, é formada de muitas ruas que se cortam perpendicularmente, e tem de um e outro lado dois pequenos córregos que atravessam, o primeiro as Ruas dos Pescadores e da Trincheira, e o segundo as da Matriz, Boa Vista, Portão e Flores; entre seus edifícios públicos notaremos como principais a Igreja Matriz na Praça do mesmo nome, a cadeia na esquina das Ruas da Ponte e Direita, a casa da Câmara na Rua das Praças, o mercado na Praça da Marinha e o Quartel em frente à Rua das Palmas.

Teve origem esta cidade nos postos avançados de artigos bélicos mandados construir, em 1763, pelo Coronel Ignácio Eloy de Madureira, e pelo estabelecimento dos colonos vindos do Funchal para povoar a Província; foi elevada à categoria de Paróquia por Ato Régio de 31.01.1812, à de Vila por Decreto de 06.07.1832, e à de Cidade pela Lei Provincial n° 322 de 23.11.1855. O seu Município, que é formado das Freguesias do Espírito Santo de Jaguarão, São João Baptista do Herval e Arroio Grande, e que é habitado por 13.648 almas, sendo a população da Cidade de cerca de 4.000, pertence à Comarca de Piratini e ao segundo Distrito eleitoral: existe em seu terreno, além de outros minerais, grande abundância de carvão de pedra e de mármores, argila refratária e xistosa, ferro carbonatado, grés carbonífero, grosseiro e vermelho, seixos rolados, xisto betuminoso, etc. [...]

O seu comércio não é tão próspero como era de esperar em razão do contrabando de sua fronteira e da Lagoa Mirim; sua exportação consta de produtos bovinos, e a importação de diversas mercadorias. Tem comunicação com as Cidades de Pelotas e do Rio Grande por meio de uma linha de vapores, e com o centro da Campanha por uma [linha] de diligências.

Descansa a 28 léguas de Porto Alegre, 32 da Cidade do Rio Grande, 29 de Pelotas, 26 de Piratini, 33 de Bagé, 50 de Caçapava, 59 de S. Gabriel, 60 de Santana do Livramento, 87 de Alegrete, 109 da Uruguaiana, 114 de São Borja, 111 de Itaqui, 100 da Cruz Alta e 69 de Rio Pardo. (SILVA)

Discurso de Posse I

(Presidente Emílio Garrastazu Médici)

Homem da fronteira, creio em um mundo sem fronteiras entre os homens.

Sinto por dentro aquele patriotismo aceso dos fronteiriços, que estende ponte aos vizinhos, mas não aceita injúrias nem desdéns e não se dobra na afirmação do interesse nacional.

Creio em um mundo sem fronteiras entre países e homens ricos e pobres.

E sinto que poderemos ter um mundo sem fronteiras ideológicas, onde cada povo respeite a forma de outros povos viverem, onde os avanços científicos fiquem na mão de todo homem, na mão de todas as nações, abrindo-se à humanidade a opção de uma sociedade aberta.

Fronteiriço, não sei, não vejo, não sinto, não aceito outra posição do Brasil no mundo que não seja a posição de altivez.

Santa Vitória do Palmar

Aspectos Históricos

As terras do atual Município de Santa Vitória do Palmar, assim como o Estado do Rio Grande do Sul como um todo, foram arduamente disputadas por Espanha e Portugal nos tempos da expansão marítima. Tanto que por determinado tempo, as terras do Taim até as do Chuí tiveram de ser consideradas como Campos Neutrais – Tratado de Santo Ildefonso (1777) – tratando-se de um largo pedaço de terra desabitado, a fim de minimizar o confronto entre os colonizadores.

Portugal tinha a intenção de colonizar a região para garantir a defesa do território e fornecer, no início do século XVIII, carnes e couros para a região mineradora recém-descoberta, no atual Estado de Minas Gerais, região que não tinha produção de alimentos.

Com o propósito de fortalecer seu Posto na Colônia do Sacramento, os portugueses escolheram a Barra de Rio Grande para construir um presídio ([77]) que ganhou o nome de Jesus-Maria-José. Rio Grande foi oficialmente fundada em 19.02.1937 pelo Brigadeiro José da Silva Paes. Este contou com o conhecimento do Coronel Cristóvão Pereira de Abreu, desbravador que veio para o Sul em busca do gado "*chimarrão*" ([78]). Meses antes do desembarque do Brigadeiro na Barra do Rio Grande, Cristóvão Pereira já havia montado um posto avançado de doze homens às margens do Arroio Chuí, indo em seguida à região de Rio Grande encontrar-se com Silva Paes, que vinha por Mar.

[77] Presídio: forte.
[78] Chimarrão: franqueiro ou "*cimarrón*" em espanhol significa xucro, selvagem.

Após a fundação do Forte Jesus-Maria-José, Silva Paes prosseguiu para o Sul, dividindo a expedição em duas partes: uma marchando por terra e outra navegando pela Lagoa Mirim e pelo Arroio São Miguel, onde os grupos se unem. Seguiram então por terra até chegar em um local estratégico, em cima de um morro, onde se avista o movimento dos barcos que transitam pelo Arroio São Miguel.

Ali Silva Paes manda levantar uma Fortificação de pedras, o Forte São Miguel. A partir de então seguem-se uma série de disputas entre as potências ibéricas pelas terras do Sul do continente americano. Os espanhóis chegam a invadir a Vila de Rio Grande de São Pedro, ocupando-a por treze anos, até que os portugueses a retomam em 1776.

O português Francisco José de Souza Soares de Andréa [chegado ao Brasil com a Família Real, 1808], Comandante Militar do Rio Grande do Sul na época do Tratado Definitivo [1851], entre Brasil e Uruguai, foi designado Comissário brasileiro para a Demarcação dos Limites estabelecidos no dito Tratado. Na execução destes trabalhos, a pedido do estancieiro Manoel Correa Mirapalhete, demarcou o local para se fundar uma povoação.

Em 19.12.1855, foi lavrado o termo de criação do povoado com o nome de Andréa e uma igreja tendo por padroeira Santa Vitória, no lugar chamado Coxilha do Palmar de Lemos. A primeira pedra foi assentada por seu fundador Comendador Mirapalhete. Santa Vitória do Palmar tem este nome devido à esposa de Manoel Correa Mirapalhete chamar-se Vitória e ser grande devota da Santa Vitória, e Palmar devido à grande quantidade de palmeiras na região. Em 1858, foi criado pelo então Presidente da Província [Silva Ferraz] o 2° Distrito do Taim, constituído pela Capela de Santa Vitória do

Chuí. A Lei Provincial n° 808, de 30.10.1872, elevou à categoria de Vila a Povoação fronteiriça, emancipando-se do Município de Rio Grande. A Lei Provincial n° 945, de 15.05.1874, criou o Município de Santa Vitória do Palmar. Finalmente, através da lei n° 1736, de 24.12.1888, foi elevada à categoria de Cidade. Após a Revolução de 1893, um surto de progresso passou por Santa Vitória do Palmar, como se pode verificar pelo elevado número de prédios que foram construídos daí até 1911.

Região de pecuária por ocasião de sua fundação, a cidade dos antigos palmares viu a decadência dessa atividade no correr do século XX. E, apesar da criação de gado bovino e ovino ainda ser de grande importância, abriu-se espaço para o crescimento da produção do arroz. (Fonte: IBGE)

Relato Pretérito – Santa Vitória do Palmar

Domingos de Araujo e Silva (1865)

Santa Vitória do Palmar: Capela fundada na Freguesia do Taim, e elevada à Freguesia pela Lei n° 417 de 06.12.1858; faz parte do Município do Rio Grande e da Comarca deste nome. Esta Freguesia tem por limites: ao Oriente a costa do Oceano; ao Sul o Arroio Chuí, desde a sua Foz até o Passo Geral deste mesmo Arroio, e daí por uma linha reta tirada quase na direção Este-Oeste e determinada pelos marcos da divisa com a República Oriental do Uruguai, que demoram ([79]) desde o mesmo Passo Geral do Chuí até o Passo Geral do Arroio São Miguel: ao Ocidente o Arroio de São Miguel, desde o dito Passo Geral até a sua Foz, e daqui abrangendo todo o território e Costa Oriental da Lagoa Mirim e suas águas pertencentes ao Império, na forma dos

[79] Demoram: situam-se.

respectivos Tratados, que foram celebrados com a referida República Oriental e Atas de Demarcação. Existem nesta Freguesia duas escolas públicas de instrução primária, uma para cada sexo, e ambas criadas por Ato da presidência de 08.06.1861. (SILVA)

Discurso de Posse II

(Presidente Emílio Garrastazu Médici)

Venho como sempre fui.

Venho do campo, da fronteira, da família, da caserna; venho da minha terra e de meu tempo.

Venho do Minuano.

"Este vento faz pensar no campo, meus amigos, este vento vem de longe, vem do pampa e do céu".

Valho-me, ainda uma vez, do poeta augusto do Sul ([80]), para ver no vento, o homem do campo de todo o Brasil – o homem que ninguém vê, sem face e sem história – aquela humildade mansa, que a vida vai levando na quietação do caminho abraçado à coxilha.

Minuano

(Augusto Meyer)

Esse vento faz pensar no campo, meus amigos,
Esse vento vem de longe, vem do pampa e do céu.

Olá compadre, levanta a poeira em corrupios,
Assobie e zune encanado na aba do chapéu.

Curvo, o chorão arrepia a grenha fofa,
Giram na dança de roda as folhas mortas
Chaminés botam fumaça horizontal ao sopro louro
E a vaia fina fura a frincha das portas.

Olá compadre, mais alto, mais alto! [...]

[80] Poesia Minuano de Augusto Meyer.

Imagem 06 – Ponte Ferroviária – Canal São Gonçalo, RS

Imagem 07 – Eclusa – Canal São Gonçalo, RS

Imagem 08 – Igreja de S. Isabel – Canal S. Gonçalo, RS

Imagem 09 – Arroio Chasqueiro – L. Mirim, RS

Imagem 10 – Farol da Ponta Alegre – L. Mirim, RS

Imagem 11 – Veleiro Macanudo Rio Jaguarão, RS

Imagem 12 – Marco – Rio Jaguarão, RS

Imagem 13 – Acampamento – Baía Pelotas – L. Mirim, RS

Imagem 14 – Arroio dos Afogados – L. Mirim, RS

Imagem 15 – Caldeirinha – Ponta Santiago – L. Mirim, RS

Imagem 16 – Taim – L. Mirim, RS

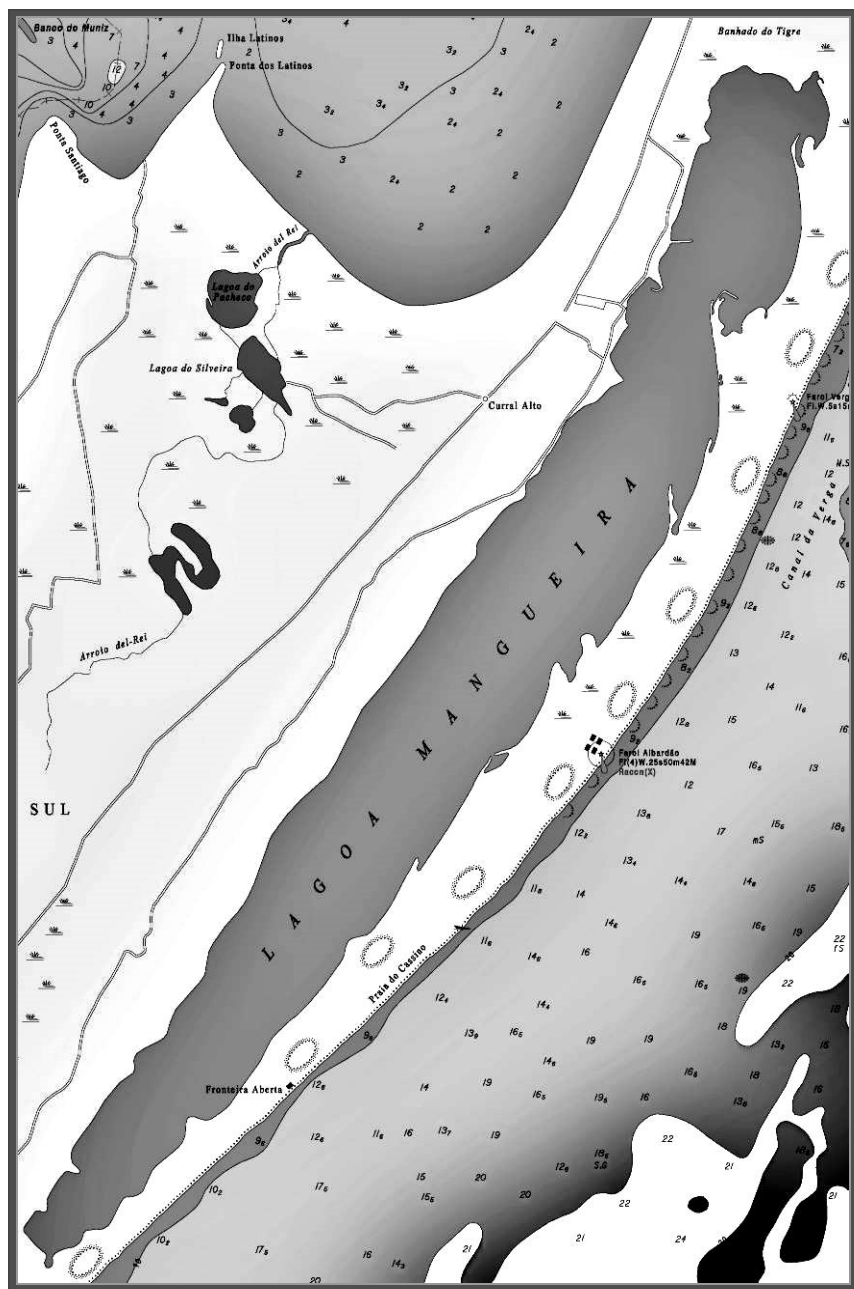
Imagem 17 – Vila do Taim (Capilla ou Capilha) – L. Mirim, RS

Imagem 18 – Fuerte San Miguel – Dep. de Rocha, UY

Imagem 19 – Fuerte San Miguel – Dep. de Rocha, UY

Imagem 20 – Fuerte San Miguel – Dep. de Rocha, UY

Imagem 21 – Fuerte San Miguel – Dep. de Rocha, UY

Lagoa Mangueira

Mapa 02 – Carta Náutica – Lagoa Mangueira

Homenagem

A sua vida foi dedicada à família e ao Exército Brasileiro, em ambas o seu caráter foi esculpido e a ambas serviu como um fiel discípulo, não medindo esforços para dar o melhor de si, mesmo que tal significasse intensos sacrifícios.

Muito jovem, com apenas dezoito anos, foi para a Escola de Sargentos das Armas [EsSA], em 1957, em Três Corações, MG, onde concluiu o Curso de Cavalaria, retornando à sua querida terra natal, Dom Pedrito, em janeiro de 1958. Lá retornou às fileiras do 14° Regimento de Cavalaria, Unidade, onde servira por duas semanas, como soldado, antes de ser chamado para a Escola citada.

Em abril de 1962, casou-se com a Sr.ª IVONE, com a qual teve dois filhos ERLON e ÉLGIO, e uma filha, ADRIANA. Essa família tornou-se uma referência e um belo exemplo de união e amor para aqueles que tiveram a possibilidade de conhecê-la e de desfrutar do seu convívio.

O ST BENHUR serviu em várias Unidades do Exército, além da já citada, também na 3ª CRO [Comissão Regional de Obras], em Porto Alegre, RS, no 29º BIB (Batalhão de Infantaria Blindado), em Santa Maria, RS, na 2ª Cia de Infantaria, em Francisco Beltrão, PR, dentre outras, tendo feito muitos amigos e nenhum desafeto. Manteve contato estreito com seus companheiros de turma da Escola de Sargentos das Armas, participando dos encontros anuais, acompanhado, por desejo e por amor, de sua namorada, dona IVONE, a quem carinhosamente chamava de NEGRA e recebia em troca o retorno semelhante, NEGRO, quantas

mensagens de carinho e do mais belo sentimento expresso em apenas duas sílabas.

O homenageado trabalhou, já na Reserva Remunerada, no Grêmio Expedicionário Geraldo Santana, por quase dez anos, onde exerceu as funções de membro do Conselho Deliberativo e de integrante da Diretoria Executiva, como Primeiro Secretário e também como Segundo Vice-Presidente. Mercê de sua conhecida competência e absoluta dedicação e meticulosidade, conquistou a confiança do quadro social e o respeito dos superiores e dos subordinados, sendo um magnífico modelo a ser seguido.

Anos mais tarde, após desligar-se dos afazeres do Geraldo Santana, aceitou o convite do comandante do Colégio Militar de Porto Alegre, indo integrar, em meados de 1994, suas fileiras na Seção Técnica de Ensino, inicialmente como prestador de tarefa por tempo certo [PTTC] e após exercendo trabalho voluntário, somando os dois períodos chega-se a quase vinte e dois anos.

Sua capacidade de trabalho parecia contrastar com seu caminhar sem pressa, mas não para os que tinham intimidade com ele, pois através de seu próprio depoimento, sabíamos que o ST BENHUR desfrutava cada passo que dava, contemplava a natureza, respirava o ar com prazer, olhava tudo que o rodeava com indescritível capacidade analítica.

Às vezes deixava escapar algum comentário que me fazia pensar em como ele tornara-se uma pessoa tão perspicaz e apreciadora das minúcias, que passariam despercebidas, até para os mais atentos. Isso me remetia à frase que um ex-comandante do CMPA, meu particular amigo, o Cel PIAGGIO, gostava de mencionar, de autoria de Albert Einstein: "*Deus está nos detalhes*".

Emérito contador de causos, sempre ricos em pormenores e que algumas vezes, deliberadamente, não ficavam muito claros para os ouvintes, fazendo com que houvesse indagações por parte desses atentos apreciadores. Então as interrogações se desfaziam com uma explicação simples, mas normalmente enfeitada por alguma firula bem colocada.

Ele gostava de contar suas peripécias da infância e da juventude, bem como das histórias da caserna, nelas ele quase sempre estava presente, mas muitas das vezes não era o personagem principal. Repetir as histórias não era do seu agrado, mas, a pedidos, não recusava, porém elas nunca eram idênticas, algum novo detalhe a transformava em inédita, sem modificar o enredo. Sobre a sua família ele mantinha certa reserva, contando apenas algumas passagens, sem jamais entrar em alguma particularidade que pertencesse ao rol da intimidade dos seus entes mais queridos.

As provas bimestrais, ou trimestrais [AEs] que tinham gravuras não muito nítidas sempre foram um desafio para a Seção Técnica de Ensino [STE], do CMPA. O ST BENHUR era o encarregado da reprodução das mesmas, fazendo a cada bimestre ou trimestre letivo, dezenas de milhares de cópias, e a ele cabia a última possibilidade de melhorar a clareza da imagem. Quando isso acontecia, já se sabia que vinha uma bronca, mas ao mesmo tempo uma boa solução, pois ninguém como ele sabia utilizar os recursos das nossas copiadoras. A STE, realmente, estava em excelentes mãos.

Ele tratava nossas professoras e professores de uma forma muito particular, com seu inigualável carisma fronteiriço, quem chegava triste saía alegre, os que estavam zangados ficavam calmos e os que estavam bem, despediam-se melhor ainda. Nunca vi ninguém com essa magia no sorriso, no olhar e nas palavras. Alguns podem pensar que eu não seja totalmente isento, pois a amizade que nutríamos e compartilhávamos um pelo outro era ímpar, mas se enganam porque no Colégio dos Presidentes, não querendo me referir às outras Organizações Militares nas quais eu servi, convivi com centenas e centenas de profissionais, dentre esses muitos queridos amigos e amigas, mas, em momento algum encontrei alguém com os dotes interpessoais do BENHUR, no tocante a transformar o humor das pessoas.

É impossível deixar de relatar uma de suas tiradas mais pitorescas, a história das chinas. Até pouco tempo atrás, cada casal chinês só podia ter um filho, era conhecida

como Lei do Filho Único e vigorou por mais de trinta anos. Em setembro de 2015 foi substituída por nova legislação que libera os casais para terem duas crianças. Enquanto nós conversávamos sobre a, então, novidade, o BENHUR saiu com uma pérola literária: "*Na verdade não foi a China a primeira a fazer leis de restrição ao aumento populacional. Para clarear os fatos, essas restrições começaram em Dom Pedrito, é bem verdade, mas com íntima relação com a terra de Mao*". Um de nós perguntou: Como assim, em Dom Pedrito, mas intimamente ligado à China? Era a pergunta esperada e instigada a qual ele prontamente respondeu: Lá nas "*chinas*", era proibido engravidar, se tal ocorresse, a percanta que estivesse embuchada tinha que abandonar o restante do chinaredo, sair da casa onde trabalhava, fazer as suas malas e ir a destino, essa era a lei. Ou seja, não podia ter nenhum filho, uma lei mais exigente do que a antiga lei chinesa.

Muitos risos, outra história bem posta, no momento oportuno. Era um craque nas palavras, deveria ter escrito um livro, melhor, pelo menos um. Sabia no momento certo dizer a palavra adequada.

Nossas mesas ficavam lado a lado, éramos tão amigos que os dezenove anos de diferença se dissipavam nas nossas confidências, na comunhão de nossos pensamentos e na maneira de ver a vida. Nós sempre estivemos como as nossas mesas na sala em que trabalhávamos, na Seção Técnica de Ensino, uma bem próxima da outra, ombro a ombro, lado a lado. Quantas saudades eu sinto, quanta falta ele faz!

Levei cinco meses para conseguir iniciar este texto em teu tributo, meu querido e dileto companheiro, a pedido de outro amigo em comum, autor desta obra, pelo qual nutríamos e continuamos a ter esse mesmo sentimento, embora hoje em planos diferentes, eu aqui e tu aí, desfrutando da companhia dos anjos. O Coronel HIRAM, muito mais que simplesmente um amigo, peço perdão pelo advérbio mal colocado, pois esse substantivo bendito: AMIGO, sempre deveria ser escrito assim, com letras maiúsculas, é um ícone do nosso Exército, um homem que

dedica a sua vida a escrever a História e reescrever a Geografia de nossas águas, rios, igarapés, lagoas, lagos e lagunas, através de seus livros, relatos vivos e atuais do nosso Brasil ribeirinho, de sul a norte deste continente Terra Brasilis.

Senti-me honrado e orgulhoso ao receber o convite, para mim, a partir de então, uma missão, difícil pela perda recente, ao mesmo tempo desafiadora e comovente. Por isso, mais um motivo eu tenho para agradecer ao desbravador e canoeiro HIRAM REIS E SILVA, homem que faz as mulheres e os homens do Exército Brasileiro terem mais motivo para terem júbilo dessa Instituição que tem trezentos e sessenta e oito anos conquistando vitórias, sem jamais ter conhecido o dissabor amargo da derrota. Isso só tornou-se uma realidade devido a uma conjunção de fatores que não podem ser analisados de per si: preparação profissional, que se sobrepõe ao equipamento e ao armamento, por vezes obsoletos; determinação e vontade de cumprir as missões, muito além do apenas concluir, pois o principal é buscar fazer o melhor, superar-se, não medir esforços.

Seu falecimento aconteceu durante as férias escolares, parece até que ele escolheu esse período para que muitos não estivessem presentes, assim sempre levariam consigo a imagem de eterna alegria que ele sempre irradiou.

A saúde não era motivo de sua preocupação, quem tinha que correr atrás de médicos, receitas e exames sempre era a dona IVONE, prioritariamente. Para ele qualquer chá ou remedinho caseiro lhe bastava. Nos últimos tempos, só evitava a dupla chuva e frio, que deixa muitos gaúchos acamados no inverno. Não tinha queixas da vida, pelo contrário, suas palavras eram de agradecimentos pelas muitas alegrias recebidas do Criador. Assíduo frequentador da missa dominical das onze horas, na Igreja Santa Terezinha, da José Bonifácio, naturalmente acompanhado de dona IVONE, meu querido amigo, mesmo sendo admirador e amigos de vários padres, não lhes poupava de algumas piadas picantes, mas, em contrapartida relatava belas histórias de fraternidade e belos aconselhamentos por parte dos homens de batina.

O nosso querido homenageado tinha muito orgulho de sua família e tributava a sua parceira de uma vida inteira o mérito pela excelente educação de seus filhos, os três com famílias constituídas, com suas vidas pessoais e profissionais exitosas. Cultivava o convívio com os parceiros, para os amigos seria capaz dos maiores sacrifícios e pela família daria a própria vida sem pestanejar. Homem de caráter firme e determinado, ele sabia como poucos identificar onde, quando e porque os problemas poderiam acontecer, mas só se dirigia aos superiores para assessorar quando chamado, ou quando urgia uma mudança imediata de rota.

Sua cuia era companheira de muitas mateadas, mas o sabor mais especial nunca fora o da erva-mate, tampouco o roncar da bomba pelo término da água seria o som mais marcante. O amargo tornava-se doce quanto maior fosse a roda de amigos, ou quando estava ao lado de sua eterna namorada, pois ela bastava para preencher todos os espaços do seu enorme coração.

A troca de telefonemas diários entre o BENHUR e a dona IVONE, inúmeras vezes ao dia, verdadeiro rito, remetia a um casal apaixonado e nos primeiros meses de namoro. Muitas das vezes seu estado de humor, por incrível que possa parecer, tornava-se ainda melhor, digo isso enfatizando o seu estado de espírito, alegre e jovial.

Quando do lançamento do primeiro livro do Cel HIRAM, aficionados pelos assuntos amazônicos estiveram presentes na 56ª Feira do Livro de Porto Alegre, na noite de 11 de novembro, prestigiando o lançamento da obra "*Desafiando o Rio-Mar*", onde o escritor narrou as aventuras, explorações científicas, depoimentos e impressões pessoais que coletou em suas navegações e andanças no interior de uma das regiões mais cobiçadas e ameaçadas do mundo, quando percorreu em um caiaque mais de 1.600 Km pelo Rio Solimões, desde Tabatinga até Manaus.

Naturalmente, ele e a dona IVONE se fizeram presentes, estavam posicionados na longa fila, imediatamente em minha frente. Lá dialogamos bastante e o assunto

principal só poderia ser um, o Cel HIRAM. Fazia um bom tempo que não conversávamos tão longamente, ele e eu, à época nós trabalhávamos em seções diferentes do CMPA. Nossa prosa foi animada e interessante, adocicada pelas pitadas da sua inseparável companheira. Ele percebia no autor de Desafiando o Rio-Mar qualidades que estavam evidentes, mas só para quem conseguia fazer uma leitura tão própria e inteligente das pessoas quanto ele.

Eu, apesar de ver no Cel HIRAM um exemplo de virtudes, dentre elas o empreendedorismo e a praticidade, aliadas à coragem moral e à persistência, inicialmente, não conseguia crer no sucesso de sua empreitada heroica, via como idílico e idealista o seu projeto, mas quase utópico. O BENHUr não duvidava de uma só linha do projeto do coronel. Cabe dizer que os céticos como eu eram uma grande maioria, mesmo assim, todos nós torcermos muito pelo sucesso sufocamos nossas opiniões e vibramos efusivamente com cada conquista. Hoje, vergados pelos fatos, percebemos que somente um único homem seria capaz de realizar um projeto de tal envergadura, com dezenas de feitos verdadeiramente patrióticos, grandiosos e notáveis.

Muitos profissionais, do Colégio do Casarão da Várzea e amigos do BENHUR, sentem ainda uma dor bem forte, um mal estar cujo significado é ausência, tristeza. Cremos que o tempo e a fé curarão esses males, bem como sabemos que as saudades serão perenes. Ao mesmo tempo é tão bom pensar nele, faz um agrado na alma e as lembranças têm o seu sorriso como companhia. Quando a saudade e as boas recordações se unirem será um deleite, não teremos mais as lágrimas de tristeza, mas sim o brilho de alegria no olhar.

Foram setenta e sete anos de uma vida intensa de um homem comum, de um cidadão que exerceu a plenitude de sua existência em prol dos seus entes mais próximos e da Instituição que amou desde guri e onde labutou durante cinquenta e nove anos, que soube como poucos conquistar amizades e manter esses amigos para sempre, que sabia sorrir mesmo quando triste.

Foram cinquenta e três anos de casamento, de filhos e filha, de noras e genro, de netas e neto, de casa, de passeios, de tristezas e de alegrias, de sacrifícios pessoais, para junto com sua eterna e doce IVONE, manter a união familiar e propiciar educação e conforto aos amados herdeiros.

Foi uma existência modelar na acepção mais ampla que possamos conferir a esse adjetivo. Trajetória familiar irretocável, militar disciplinado, disciplinador e generoso, cidadão de conduta ilibada, homem preocupado com o bem-estar do seu semelhante e atuante dentro da comunidade. Se perfeição houvesse seria o amigo perfeito, aquele que jamais nega o estribo, independentemente da situação que se apresentasse.

O Patrão Velho da Estância do Céu, temos convicção, destinou-lhe um bom lugar, de onde possa ver a sua amada família e de vez em quando, de canto de olho, dar uma espiada no Colégio dos Presidentes e conferir se tudo está no seu devido lugar. (Coronel João Batista Carneiro Borges)

A Jovem Lagoa Mangueira

Lago Verde Azul
(Helmo de Freitas)

[...] Nas noites de Lua cheia /A gente sentava na areia
Para ver se ouvia a sereia / Entre as ondas cantando.
E hoje eu volto ali / No lugar em que eu vivi
Aonde andei quando guri / Me olho Lagoa em ti
E me enxergo chorando. [...]

Lagoa gaúcha, considerada reserva natural da biosfera, localizada a Sudeste do Rio Grande do Sul – no Município de Santa Vitória do Palmar, que se estende de Norte a Sul entre a Lagoa Mirim e o Oceano Atlântico. Como a Mangueira não possui mananciais tributários é alimentada pela precipitação pluviométrica e as águas do lençol freático. Podemos observar uma sutil alteração no nível das águas em decorrência das marés no Atlântico.

A comunicação superficial com o Oceano, através da Lagoa Mirim, do Canal São Gonçalo e da Laguna dos Patos, era feita por um antigo canal ou sangradouro, conhecido erroneamente, nos tempos de antanho, pelo nome de Arroio Taim, hoje bloqueado pela BR-471, nas proximidades da Estação Ecológica do Taim (UC/ESEC-TAIM), onde existe um sistema de comportas e uma casa de bombas abandonadas.

Antigamente os pescadores acessavam a Lagoa Mangueira através deste canal. A BR-471 e o sistema de comportas, construídos na década de 1970, interromperam este acesso e o transporte das embarcações passou a ser realizado por terra, na altura da Vila Anselmi, por uma estreita faixa de terra de aproximadamente 6 km.

O canal foi sofrendo, ao longo dos tempos, profundas modificações e aos poucos foi sendo tomado por banhados, campos e matas palustres.

A Lagoa Mangueira faz parte do maior Complexo Lagunar do planeta (Patos / Mirim / Mangueira), têm aproximadamente 100 km de extensão, largura que varia de 2,5 a 10,4 km, profundidade máxima de 8 metros, área de até 820 km^2 e um volume aproximado de 700 milhões de m^3 de água doce.

O meu processo de formação foi idêntico ao da Lagoa Mirim e Laguna dos Patos e, assim sendo, à medida que as águas do Oceano foram baixando, mais e mais sedimentos foram sendo depositados, formando uma estreita barreira de areia que foi progressivamente bloqueando os canais e criando a Lagoa Mangueira, uma das formações geológicas mais jovens do planeta Terra, com idade avaliada entre 4,5 e 5,0 mil anos.

Spirulina

As praias, barreiras e Lagoas litorâneas do extremo Sul do Rio Grande do Sul concentram fósseis em depósitos chamados "*concheiros*" que podem atingir até 2 metros de espessura e quilômetros de extensão elevando o pH da Mangueira (>9,0).

Graças a isso, a Mangueira abriga uma cianobactéria, chamada Spirulina, um microrganismo unicelular e fotoautótrofo capaz de absorver grandes quantidades de poluentes da atmosfera e proporcionar inúmeros benefícios ao organismo humano.

> **Concheiros**: nos concheiros são encontrados ainda fósseis de táxons ainda não registrados no Arroio Chuí, como aves, roedores e répteis, e também de

> organismos marinhos [crustáceos, cetáceos, pinípedes, peixes ósseos, tubarões, arraias e tartarugas]. Além de fósseis, em pontos isolados do campo de dunas podem ser encontrados artefatos indicativos da ocupação temporária por paleoíndios da cultura Guarani; devido à migração das dunas os locais de interesse arqueológico são continuamente expostos e recobertos pela areia. O material arqueológico encontrado consiste de fragmentos de cerâmica e peças líticas, como boleadeiras e pontas de flechas; ocasionalmente encontram-se restos alimentares na forma de ossos. A ausência de matéria-prima lítica na Planície Costeira indica que esses índios vinham do interior do Estado; os tipos de rochas usados nas ferramentas sugerem que vinham do interior do Estado e do Planalto, ou que havia intercâmbio de materiais com grupos originários dessas áreas. (LOPES & UGRI & BUCHMANN).

A cianobactéria foi batizada com o nome de Spirulina, em decorrência de seu formato helicoidal. A Spirulina utiliza o CO_2 e a luz solar para gerar energia e há 3,6 bilhões de anos contribuiu significativamente para modificar a atmosfera da Terra transformando o CO_2 em Oxigênio, permitindo que se desenvolvessem novas formas de vida.

A Spirulina natural que serve de alimento para peixes e invertebrados deu origem à produção da Spirulina hoje disponível no mercado mundial empregada na alimentação humana e na produção de rações e corantes por ser fonte natural do corante azul graças a um pigmento produzido por ela denominado ficocianina. A Spirulina seca contém de 64 a 74% de proteína, é rica em aminoácidos e ácidos graxos essenciais, como o ômega 3 e 6, pigmentos, vitamina, lipídios, além de minerais como cálcio, ferro, fósforo, magnésio, manganês, potássio e zinco.

No Brasil a Lagoa Mangueira é o único sítio natural da spirulina que pode também ser encontrada na Lagoa de Santa Olalla, Espanha; no Lago de Texcoco, México e no Lago Chade, situado no centro geográfico do continente africano, um manancial transfronteiriço que pertence a Camarões, Chade, Níger e Nigéria. O pH da Lagoa não é uniforme, a água na região Sul da Lagoa além de ser mais transparente apresenta um pH alto enquanto ao Norte, ela é mais rasa e possui uma alta concentração de ácidos húmicos ([81]) em decorrência da interação com banhado do Taim.

Complexo Eólico Campos Neutrais

Até agora, a energia hidrelétrica é a mais barata, em termos do que ela dura com a manutenção e também pelo fato da água ser gratuita e da gente poder estocar. O vento podia ser isso também, mas você não conseguiu ainda tecnologia para estocar vento. Então, se a contribuição dos outros países, vamos supor que seja desenvolver uma tecnologia que seja capaz de na eólica estocar, ter uma forma de você estocar, porque o vento ele é diferente em horas do dia. Então, vamos supor que vente mais à noite, como eu faria para estocar isso? (Dilma Rousseff)

Chama a atenção de quem navega na Lagoa Mangueira, pela margem Oriental da Lagoa Mirim ou percorre os Campos Neutrais a quantidade de aerogeradores instalados na região. O Complexo Eólico Campos Neutrais será, depois de concluído, o maior de toda a América Latina e terá futuramente um total de 302 aerogeradores assim distribuídos:

– Parque Eólico Geribatu: capacidade instalada: 258 MW – 129 aerogeradores, com a capacidade de atender 1,5 milhões de habitantes;

[81] Ácido húmico: resulta da decomposição de matéria orgânica.

- Parque Eólico Hermenegildo: capacidade instalada: 181 MW – 101 aerogeradores, com a capacidade de atender 1 milhão de habitantes;
- Parque Eólico Chuí: capacidade instalada: 144 MW – 72 aerogeradores, com a capacidade de atender 800 mil habitantes.

O Rio Grande do Sul é o estado brasileiro que mais investe em energia eólica na atualidade. A maioria dos Parques Eólicos estão sendo implantados no Sul e Nordeste do país onde a incidência de ventos é mais intensa. Historicamente, a velocidade dos ventos é maior justamente quando a incidência de chuvas é menor baixando os níveis dos reservatórios das hidrelétricas destacando a importância da eólica como fonte alternativa de energia.

Relatos Pretéritos – Lagoa Mangueira

Manoel Ayres de Cazal (1818)

> A Lagoa da Mangueira, que tem 23 léguas de comprido, e quase sempre uma de largo, está prolongada no intervalo, que medeia entre a costa e a Lagoa Mirim, para onde deságua na extremidade setentrional por um sangradouro chamado Arroio Taim. (CAZAL)

José Saturnino da Costa Pereira (1834)

> **LAGOA DA MANGUEIRA**, – Na Província do Rio Grande do Sul, ao Sul da Villa de S. Pedro, entre a Lagoa Mirim, e o Oceano, com mais de 20 léguas de comprido, e uma de largo: é o desaguadouro para a Lagoa Merim, o Rio Taim. Chamam também a esta Lagoa Taquarembó ([82]). (PEREIRA, 1834)

[82] Taquarembó: ou Saquarembó.

Domingos de Araujo e Silva (1865)

Mangueira (Lagoa da –). Grande Lagoa situada entre o Oceano Atlântico e a Lagoa Mirim, e junto ao Albardão; deságua nesta Lagoa por um sangradouro conhecido com o nome de Arroio Taim, tem 18 léguas de comprimento sobre 2 de largura, e era antigamente denominada Saquarumbú. (SILVA)

Joaquim Manuel de Macedo (1873)

A Lagoa Mangueira estreita, mas comprida está entre a Mirim e o Oceano. (MACEDO, 1873)

Hilário Ribeiro (1880)

LAGOA MANGUEIRA: onde está situada a lagoa Mangueira? A Leste da Lagoa Mirim. Quais são suas dimensões? Tem 119 km de extensão e 13,5, mais ou menos, de largura nas máximas águas. (RIBEIRO)

Relatos Hodiernos – Lagoa Mangueira

Josué Guimarães (1972)

Antes de partirem, o dia mal clareando, foram levados pelo índio para verem José Mariano fazendo com que dois cachorrinhos mamassem numa ovelha amarrada num palanque. Eles não entenderam, mas o índio sabia que era para que se tornassem amigos, acostumados uns com os outros, assim os cachorros, quando crescidos, cuidariam melhor dos rebanhos.

Alimento para eles era só carne cozida. Isso faria com que eles não matassem os borregos e nem comessem os que fossem atacados pelos caranchos ([83]). [...]

---

[83] Caranchos: Carcará – Caracara plancus.

Quanto mais perto da fronteira, mais cruzavam com espanhóis de chiripá ([84]), pele queimada de sol, olhinhos espremidos de índio. Juanito apontava para um lado e dizia soletrando as palavras "*Lagoa Mirim*". Apontava para o lado contrário e dizia "*Lagoa Mangueira*". (GUIMARÃES)

I. Boris Vinha (2013)

Se sairmos da cidade de Rio Grande e descermos até o município de Chuí, lá no ponto mais Meridional do Brasil, nos extasiaremos com as belezas naturais pelo caminho, como a Lagoa Mangueira e a Lagoa Mirim; é lugar bonito pra ninguém botar defeito! Campos verdes a perder de vista, dos dois lados da estrada, resquícios de matas, bois em profusão, e plantações que douram o horizonte com os seus pendões de vida. Capivaras, jacarés e pássaros, em abundância, passam sem medo do homem predador, porque ali estão protegidos até por satélite. (VINHA)

Newton Vilela Junior (2015)

A MAIOR PRAIA DO MUNDO

[...] A praia começa no Balneário do Cassino, RS, e estende-se até a Barra do Chuí, no Extremo Sul do Brasil, num total de 220 km. Por ser sua praia uma

[84] Chiripá, subs. m.: vestimenta usada pelos peões de estância ou camponeses, que consta de uma peça quadrilonga de fazenda [metro meio], a qual passando por entre as pernas, é apertada à cintura em suas extremidades por uma cinta de couro ou por um tirador. Para fazer o chiripá pode-se empregar e usa-se geralmente um poncho de pala. É vocábulo da América espanhola do Sul. Hoje é pouco usado, sendo mais aceito na República Argentina. O Visconde de B. Rohan engana-se redondamente quando diz que os peões rio-grandenses usam o chiripá sobre as calças; pois é justamente para substituir estas que usam o chiripá, que vai, não sobre as calças, e sim sobre as ceroulas sendo que alguns nem ceroulas usam, apenas vestem o chiripá. (CORREA)

extensão de faixa contínua de areia, ganhou o título de maior do mundo. Sabe-se que ela não é a maior, pois extensões contínuas maiores são encontradas na Austrália, por exemplo. Esse título permanece talvez por ser ela um lugar fascinante, de natureza extremamente bela e por ser incrivelmente desabitada. Maior então no sentido de sua grandiosidade. Os dados que temos sobre essa extensão de praia são impressionantes. São vários naufrágios, sendo 110 visíveis, muitos deles datados da época dos Campos Neutrais. Possui em sua extensão quatro faróis e é considerada um dos lugares mais ermos do Brasil. [...]

O local também é conhecido pela intensidade dos eventos proporcionados pela natureza, todos de grandes dimensões. As tempestades, as ressacas, as ondas e as calmarias, sem falar nas dunas. Tudo é intenso. Lá o vento mostra a sua força e é conselho dado aos viajantes que pretendem fazer o trajeto de que o façam com vento soprando de NE, pois com ele impulsionando em outras direções o esforço poderá ser inútil.

Vários relatos de aventureiros que desistiram no meio do caminho indicam o vento contrário como o maior responsável pelo fracasso. A grandiosidade do local faz com que nossa visão alcance o ponto em que podemos perceber a curvatura da terra, são os ditos abismos horizontais. (JÚNIOR)

A Mangueira e a Costa Gaúcha

O Novo Argonauta – Rouco Trovão
(José Agostinho de Macedo)

Soa o rouco trovão, lança a tormenta
Sobre um Mar outro Mar, sorvem-lhe as ondas
O convulso Baixel, de novo aos ares
As encruzadas ondas o vomitam:
Em hórrida peleja os Elementos
Em cada vaga a sepultura mostram.

Embora o vento predominante na região seja o NE, os mais fortes tem sua origem no quadrante Sul e Oeste, sendo os ventos SO e Oeste mais frequentes no período entre os meses de abril a agosto. No intervalo, de seis a dez dias, que ocorre entre as frentes frias, os fortes ventos oriundos do quadrante Sul pressionam o mar contra a costa encobrindo, não raras vezes, toda a extensão da praia. O vento SSE, que dura, geralmente, três dias provocou diversos naufrágios ao longo dos tempos recebendo o apelido de "*Carpinteiro da Costa*", pois lançava, na praia, os destroços de madeira das embarcações que soçobraram. O vento NE predomina no intervalo entre as frentes frias forçando o mar a recuar e expondo as longas e largas praias.

Naufrágios

Desde o início do século XVI, verificaram-se diversos naufrágios ao longo da costa entre a Barra da Laguna dos Patos e o Arroio Chuí. O naufrágio mais emblemático, porém, foi o do navio inglês Prince of Wales ([85]), nos idos de 1861, que provocou um conflito importante nas então estremecidas relações diplomáticas com a Inglaterra.

---

[85] Prince of Wales: Príncipe de Gales.

Na noite de 11 para 12.07.1887, naufragaram, vítimas de um terrível ciclone extratropical que se abateu sobre o litoral gaúcho, o vapor inglês "*Cavour*", a barca norueguesa "*Telenak*" e as embarcações brasileiras "*Évora*", "*D. Guilhermina*" e "*Rio Apa*". Por volta das 21h00, sobreveio um temporal, acompanhado por um fortíssimo "*Carpinteiro da Costa*" que se estendeu até as 02h00, a borrasca foi brevemente interrompida retornando com maior intensidade pelas 04h00. As embarcações não resistiram à ação das ondas de até 6,5 m e foram ao fundo.

O Vapor inglês "*Cavour*", procedente do Rio de Janeiro, encalhou e afundou ao largo da praia de São José do Norte. A Barca norueguesa "*Telenak*" que partira de Montevidéu com destino à cidade de Pensacola, Flórida, USA, soçobrou na costa de Santa Vitória do Palmar. A Escuna brasileira "*Évora*", que havia saído de Rio Grande com destino a Macau, hoje território da República Popular da China, encalhou e naufragou a pouco mais de 16 km ao Sul da Barra.

O Patacho ([86]) nacional "*Dona Guilhermina*", de Rio Grande, procedente do Rio de Janeiro, carregava açúcar para Porto Alegre e afundou na Praia do Albardão (Sul da praia do Cassino).

O vapor "*Rio Apa*", da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, vindo do Rio de Janeiro com destino a Montevidéu, no Uruguai, naufragou ao largo da Barra de Rio Grande, onde deveria fazer uma escala. Pereceram todos os quarente tripulantes e os sessenta e sete passageiros. No dia 16.07.1887, o jornal "*Eccho do Sul*" reportou:

---

[86] Patacho: barco à vela, de dois mastros, vela de proa redonda e vela de ré de formato triangular que lhe permite navegar com vento de proa.

ECCHO DO SUL – URGENTE

> Escrevem-nos da Barra, a última hora: infelizmente já não há mais dúvidas sobre o naufrágio do "*Rio Apa*" [...] A praia está cheia de destroços e de volumes desde aqui até muitas milhas para o Norte.
>
> O "*Rio Apa*" foi provavelmente surpreendido pelo furacão no momento em que cruzava a vista do farol; tomado pelo vértice quando virava de bordo ou fazia alguma manobra, adernou precipitando-se no abismo das águas. Não deve estar longe o casco. (ECCHO DO SUL)

Esta terrível tragédia acelerou a construção, em Rio Grande, dos molhes da Barra que evitam o assoreamento do canal de acesso ao porto. A obra foi finalizada somente em 1915, quase três décadas após o desastre.

Um naufrágio, mais recente, porém, permanece vivo na memória de todos – o do navio "*Altair*". O seu vulto monumental destroçado pela fúria dos elementos ergue-se decadente, há 40 anos, na beira da Praia de Cassino fazendo parte das atrações turísticas da região e do dia-a-dia dos habitantes locais. O naufrágio foi assim reportado pelo "*Jornal Agora*" de Rio Grande:

Navio "*Altair*" – Jornal Agora, 08.07.1976

> Tripulantes do barco encalhado estão na cidade – Os 21 tripulantes do navio "*Altair*", da empresa Linhas Brasileiras de Navegação [Libra], que encalhou 18 km ao Sul da Barra de Rio Grande aproximadamente às 16h00 de domingo, em meio a uma forte tempestade, foram recolhidos por pescadores e conduzidos à costa, chegando à cidade por volta das 12h40min de ontem, segundo o chefe do setor de navegação da agência da empresa, João Alvariza.

Quatorze dos 21 tripulantes estão hospedados no Hotel Paris e sete foram conduzidos para o Hotel Europa. Segundo Alvariza, nenhum deles apresentou problemas de saúde, excetuando-se as consequências da fadiga e das más condições de alimentação que enfrentaram desde que a tempestade começou, no sábado. O navio adernou e tornou-se impossível fazer fogo no "*Altair*" para cozinhar os alimentos.

O chefe de navegação da Libra disse que isto obrigou a tripulação a consumir apenas alimentos como bolachas e conservas de que dispunham. A carga de trigo que o navio transportava poderá sofrer as consequências de uma rachadura surgida no convés e as possibilidades de recuperá-lo sem novos danos são mínimas. Alvariza disse que, com um calado de 6,40 m, o Altair encalhou a cerca de duas milhas da costa e a rebentação poderá aproximá-lo ainda mais da margem.

Na manhã de ontem, uma equipe de 12 homens da Marinha de Guerra, tendo à frente o Comandante da corveta "*Baiana*", rumou para o local do encalhe por terra, portando balsas infláveis para retirar a tripulação. Pescadores das redondezas, entretanto, já tinham conduzido a tripulação à costa e a equipe da Marinha a trouxe à cidade em dois caminhões e uma caminhoneta.

Até às 18h00 de domingo, o rebocador "*Plutão*" tentou uma aproximação com o navio, mas a rebentação impediu que isto acontecesse. Agora o "*Altair*" está sendo observado apenas da terra por três homens da Libra.

João Alvariza disse que somente hoje, talvez, se possa avaliar com mais precisão as condições em que o barco se encontra. A Capitania dos Portos do Estado vai ouvir também o Comandante do "*Altair*" para obter mais detalhes sobre o acidente. O barco tem capacidade de 3.040 toneladas.

Navio “*Altair*” – Jornal Agora, 10.07.1976

Dezesseis dos 21 tripulantes do navio Altair encalhado desde domingo 18 km ao Sul da Barra, partirão ao meio-dia de hoje, por ônibus, para o Rio de Janeiro, enquanto os cinco oficiais do barco permanecerão na cidade para prestar depoimento na Capitania dos Portos. [...]

Navio Altair – Jornal Agora, 11.07.1976

É quase certo que “*Altair*” não será salvo – Dificilmente o navio “*Altair*”, encalhado desde domingo ao Sul do Cassino, poderá ser tirado inteiro do cômoro de areia em que foi jogado, por circunstâncias ainda não esclarecidas, durante uma tempestade. Ontem pela manhã, o Comandante Eugênio Paiva, Diretor da empresa proprietária do “*Altair*”, fez uma vistoria no navio, acompanhado de um perito do Instituto de Resseguros do Brasil, e constatou a existência de uma rachadura no caso, o que impediria uma operação de reboque, esta operação faria com que o navio, fatalmente, fosse partido ao meio.

Dois porões do “*Altair*” foram invadidos pela água, e a carga de 3.040 toneladas de trigo está totalmente perdida. O convés também apresenta uma rachadura e os vagalhões da tempestade de domingo danificaram grande parte do instrumental de bordo. O Comandante Paiva, ao fim da vistoria, transmitiu um relatório para a direção central da Libra, no Rio de Janeiro, e espera uma resposta sobre que providências serão tomadas. Sabe-se, entretanto, que o próprio Comandante Paiva encontrou poucas possibilidades que indiquem algum interesse da empresa em retirar o navio. Originalmente encalhado a cerca de duas milhas da costa o navio, ao longo dos anos, foi sendo empurrado e se integrou a paisagem da linha da praia.

Em 06.06.1976, o navio "*Altair*" deixava a navegação e passava a fazer parte das histórias dos incontáveis personagens que por ele passaram. Para quem se desloca do Cassino, inicialmente o navio é visto como um pequeno ponto no horizonte que vai aumentando com a passagem dos quilômetros até a possibilidade de um contato físico com a sua carcaça corroída pelo Mar. No Sul da Barra do Rio Grande, está uma evidência visual do cemitério de navios que se espalha entre o Norte e o Sul da Barra do Rio Grande. (AGORA)

Navio Punta Piedras – Jornal Agora, 09.07.1976

Outro navio encalha com muito trigo – O "*Punta Piedras*", transportando 3.700 toneladas de trigo argentino para o Brasil, encalhou no canal da Feitoria, Lagoa dos Patos. O navio argentino com 26 tripulantes a bordo e 116 m de comprimento está assentado integralmente em banco de areia, após ter sofrido um sensível desvio, já que o canal tem 80 metros de largura. O "*Punta Piedras*" zarpou do porto do Rio Grande na tarde de segunda-feira, com destino a Porto Alegre, onde desembarcaria as 3.700 toneladas de trigo. Nas últimas horas da tarde o acidente foi comunicado e ontem pela manhã o rebocador "*Stem Winber*", da Ciª Navegação das Lagoas dirigiu-se para o local, onde realiza as operações de resgate.

A 37 milhas do Rio Grande, o navio argentino – segundo as primeiras informações – aguarda resultados satisfatórios na ação do rebocador, não havendo necessidade de retirada da tripulação de bordo, como aconteceu com o "*Altair*", encalhado desde domingo a 18 quilômetros ao Sul da Barra do Rio Grande. Enquanto isso, a Capitania dos Portos vai ouvir depoimentos da tripulação do "*Altair*" para integrar o inquérito instaurado. (AGORA)

Faróis

A frequência de naufrágios diminuiu com a construção de faróis que proporcionaram às embarcações os únicos pontos de referência neste litoral sem acentuadas elevações.

O farol da Barra da Lagoa dos Patos foi o primeiro da costa brasileira, construído em 1820 para guiar os navios que chegavam ao porto de Rio Grande. Quando uma forte tempestade o derrubou, foi substituído pelo atual farol em 1852.

Somente entre 1909 e 1910 foram construídos os faróis da Barra do Chuí e o farol Sarita, próximo à Reserva Ecológica do Taim e o farol Albardão, que foi substituído por um outro em 1949, sendo considerado o mais solitário da costa brasileira.

O farol Verga e o farol Fronteira Aberta foram construídos, respectivamente, em 1964 e 1996, sendo o último derrubado pouco depois por fortes ventos.

Ainda assim, acidentes com embarcações ainda acontecem nesse litoral, embora em sua maioria estejam restritos a barcos de pesca que dependem muito das condições meteorológicas ou se arriscam na pesca ilegal em águas rasas próximas da praia. (BARCELLOS & CORDAZZO & SEELIGER)

Relatos Pretéritos - Naufrágio do Rio Apa

Jornal do Commércio, n° 198
Rio de Janeiro, RJ – Domingo, 17.07.1887

Paquetes "Rio Apa" e "Rio Jaguarão"

Tendo constado, anteontem, que o Paquete "*Rio Apa*" da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, perdera-se nos Mares do Rio Grande do Sul, o Sr. gerente da mesma companhia telegrafou pedindo informações e, obtendo em resposta apenas que o "*Rio Apa*" havia chegado à Barra do Rio Grande no dia 11 e que momentos depois caíra rijo temporal; desaparecendo então o Paquete, ordenou que saíssem a procurá-lo o "*Rio Jaguarão*" e o "*Rio Negro*", que se achavam este em Santa Catarina e aquele em Montevidéu.

O Sr. Ministro da Marinha recebeu o seguinte telegrama do Vice-Presidente da Província do Rio Grande, Dr. Villa Nova, expedido de Porto Alegre às 09h10 da noite de anteontem, 15:

> Acabo de receber do Comandante da Barra o seguinte telegrama: Mandei "*S. Leopoldo*" percorrer a Costa do Norte e o "*Lima Duarte*" segue a percorrer a Costa Sul até 20 milhas ao Sul da Barra nada encontrei além da escuna "*Évora*", que se acha na praia 10 milhas da Barra. Continuam a chegar à praia do Pontal até ao Norte objetos que com certeza pertencem ao Rio Apa. É minha opinião que o "*Rio Apa*" soçobrou procurando vencer o mar e vento que o atiravam para terra, corrobora esta opinião o fato de avistar-se navio, pouco antes das 14h00, desaparecendo pouco depois em espessa cerração que obstou sua entrada, não tendo tempo de afastar-se da Costa até às 21h00, quando caiu o temporal. O "*S. Leopoldo*" nada encontrou para o Norte. Veio à praia a caderneta do soldado do 14° Batalhão de Infantaria José Marcolino da Silva, que, penso, seria passageiro do Paquete "*Rio Apa*".

O Sr. Gerente da Companhia Nacional de Navegação a Vapor recebeu ontem os seguintes telegramas:

> Montevidéu, 16 de julho de 1887. – Nacional "*Rio Apa*" nada. "*Rio Jaguarão*" naufragou Maldonado madrugada. Levo vapor salvação. – Estácio Pessoa.

> Rio Grande, 16 de julho de 1887. – Nacional "Rio Jaguarão" naufragou Maldonado, passageiros salvos. Apa nada. – Moutinho.

O Paquete "*Rio Jaguarão*" tinha saído anteontem à tarde de Montevidéu e ia procurar o "*Rio Apa*" em Maldonado, Castillos Chicos ou Castillos Grandes.

O "*Rio Apa*" foi fabricado na Inglaterra, de onde veio em 1879 e há ponto tempo tinha sido concertado.

Consta que na costa de Rio-Grande já se contavam seis navios naufragados dos quais a escuna "*Évora*", de que fala o comandante da Barra do Rio Grande no seu telegrama ao Vice Presidente da Província e que desde 1856, não houve temporal tão violento como o que caíra agora. [...] (JDC, N° 198)

Jornal do Commércio, n° 209
Rio de Janeiro, RJ – Quinta-feira, 28.07.1887

A Companhia Nacional de Navegação a Vapor e o Sinistro do Paquete "*Rio Apa*"

Sob a dolorosa impressão da catástrofe acontecida ao Paquete "*Rio Apa*", daqui saído no dia 5 do corrente para os Portos do Sul com destino a Corumbá, o qual, tendo sido, avistado em frente à Barra do Rio Grande na tarde de 11, desapareceu, sem que haja até agora notícia do paradeiro que levou, começaram a circular inexatas apreciações sobre o lutuoso sinistro, e, como soe acontecer em tais ocasiões, não faltou quem, sem conhecimentos dos fatos, o quisesse imputar à culpa dos homens, não sendo julgada isenta de censura a Diretoria da Companhia, à quem, sem injustiça, não se pode atribuir responsabilidade pelo triste acontecimento.

Era dever da Diretoria rebater infundadas acusações, e mostrar a improcedência das censuras; entendeu, porém, que poderia melhor preenchê-lo, depois de passada a primeira impressão e mais serenados os espíritos e quando possuísse documentos que não constam dos seus arquivos, e que só poderiam ser fornecidos pela repartição competente do Ministério da Marinha.

É deste dever que a Diretoria vem agora desempenhar-se, analisando os pontos de acusação e censura que têm sido formuladas, com mais ou menos franqueza, nas publicações das folhas diárias e nos círculos onde tem sido comentado o imprevisto sucesso. Assim a diretoria tem sido responsabilizada pelos seguintes motivos:

a) por ter deixado navegar na linha do Sul, conduzindo passageiros e valores, o Paquete "*Rio Apa*", que, construído especialmente para a navegação fluvial, não era apto para suportar os contratempos de tão difícil travessia;

b) por ter carregado o Paquete além da sua lotação;

e) por ter consentido que largasse daqui esse Paquete sem estar em condições de navegar;

d) por não ter atendido com providências imediatas para se averiguar o paradeiro do Paquete, socorrer os náufragos e salvar valores.

Nenhuma destas censuras é razoável.

O Paquete "*Rio Apa*", conquanto adaptado à navegação entre Montevidéu e Corumbá, não foi desviado dessa carreira para ser empregado na linha do Sul.

Repelido de Montevidéu em viagem de Corumbá para aquele Porto, quando na República do Paraguai e na Província de Mato Grosso, irrompeu a epidemia do

“*cholera morbus*”, o Paquete “*Rio Apa*”, que pairava no Oceano por não poder comunicar com a terra, teve ordem do Governo Imperial para vir para a “*Ilha Grande*”, onde foi empregado no serviço quarentenário do Lazareto. Daqui saiu este Paquete em viagem direta para Corumbá em Comissão de socorros às povoações de Mato Grosso, flageladas pelo “*cholera*”, e, regressando desta Comissão, continuou empregado em serviço do Ministério do Império.

Cessando a epidemia, e devendo ser restabelecida a navegação regalar da linha fluvial de Mato Grosso, suspensa enquanto durou aquela calamidade, o Paquete dispensado da Comissão em que estava, se preparou para seguir para o seu destino, isto é, voltar para Montevidéu a fim de continuar aí a carreira entre este Porto e o de Corumbá.

Com a mesma felicidade com que o “*Apa*” foi daqui a Montevidéu em Comissão de Socorros, e de lá voltou, já de outras vezes, e, em anos anteriores realizou muitas outras viagens, afrontando os mares tormentosos do Sul, sem que ninguém, a quem pudesse caber a responsabilidade direta dos acontecimentos, fosse acusado de indiferentismo pela sorte das vidas embarcadas nesse Paquete, ou advertido dos perigos a que ele se expunha.

Quando, em 1882, a companhia teve de executar o contrato celebrado com o Governo Imperial em virtude do decreto n° 8.458 de 24 de março deste ano, não estando ainda habilitada com o material indispensável para desempenhar este serviço, e não encontrando no Porto do Rio de Janeiro nenhum vapor que satisfizesse às condições de calado e segurança para a navegação da linha do Sul, solicitou permissão para empregar nesta linha os Paquetes “*Rio Apa*” e “*Rio Branco*”, que serviam na de Mato Grosso.

Justificando esse pedido, em nome da Companhia, o seu Presidente o Comendador Eusébio José Antunes, que era um profissional de autorizada competência, assim se exprimiu em petição dirigida ao Governo Imperial:

> Os Paquetes "*Rio Apa*" e "*Rio Branco*" são navios de mais de 200 toneladas de carga, construídos com os melhores materiais empregados geralmente e segundo os melhores modelos, com acomodações arejadas para 50 passageiros de 1ª classe, espaço suficiente debaixo da coberta para 100 no convés, calando 8 pés, velocidade 12 milhas, o que os coloca exatamente nos termos exigidos no referido artigo 12 do contrato para os novos vapores. São excelentes atualmente para a Barra do Rio Grande que conserva-se baixa.

Tão razoáveis eram os motivos alegados que o Governo Imperial deferiu o pedido autorizando por aviso de 20 de junho de 1882 a Companhia para empregar os paquetes "*Rio Apa*" e "*Rio Branco*" na Linha do Sul durante a construção dos dois novos paquetes.

Em virtude dessa autorização o "*Rio Apa*" fez seguidamente, de 03.08.1882 a 31.01.1833, sete viagens deste Porto para Montevidéu, e vice-versa transportando passageiros e conduzindo valores sob o comando do distinto Capitão de Mar e Guerra Pereira Franco, o mesmo à cuja perícia foi confiado o comando do Paquete na malograda viagem de 5 do corrente e de 28 de fevereiro a 11.06.1883, seis viagens sob o comando interino do Sr. Antônio Afonso da Costa.

A experiência de tantas viagens, sem que jamais nenhum acidente patenteasse defeitos tais na construção do navio, que o tornassem absolutamente impróprio para a travessia da Linha do Sul, que se

fazia mesmo na estação dos temporais, ou viesse denunciar culpa de quem quer que seja em consentir que esse Paquete navegam na Linha do Sul, parece que de sobra justifica a tranquilidade e segurança com que a atual diretoria mandou o "*Apa*" para o Sul, não para estabelecê-lo nessa carreira, e sim para seguir ao seu destino, que é servir na Linha fluvial de Mato Grosso.

Tem-se propalado à puridade que o Paquete saiu daqui abarrotado de carga, excedente de sua lotação: é uma aleivosia. A capacidade do "*Apa*" foi lotada em 300 toneladas de carga e 116 de carvão, podendo transportar 80 passageiros de 1ª classe e outros 80 de 2ª.

Na viagem de 5 de junho o Paquete saiu daqui com 82 toneladas de carga para os Portos das Províncias do Rio Grande e Mato Grosso, as quais acresceram 15 toneladas de mate tomados em Paranaguá, tendo aqui recebido 87 de carvão, levando a seu bordo 31 passageiros de 1ª classe e 33 de 2ª classe, incluindo praças do exército e imigrantes. Consequentemente o Paquete achava-se ao sair de Santa Catarina para o Sul com menos de 203 toneladas de carga e 29 de carvão do que permitia a sua lotação e transportou menos 49 passageiros de 1ª classe e 47 de 2ª classe.

Todos estes dados são da mais completa exatidão e a Diretoria os põe à disposição de quem os quiser consultar.

Não menos injusta é a censura que se faz à Diretoria por ter consentido em sair daqui o "*Apa*" sem estar em condições de navegar; semelhante censura ou significa má vontade ou completa ignorância das coisas. Felizmente, ainda neste ponto é fácil a defesa da Diretoria.

Sendo submetido o "*Apa*" a exame perante a Comissão de vistoria do Arsenal de Marinha em 21 de junho, verificou a Comissão que o Paquete carecia substituir algumas chapas do fundo, colocar uma sobreporta, calafetar topos abertos, substituir vários arrebites nas obras mortas e vivas e colocar um talha-mar.

Efetuadas estas reparações e novamente vistoriado foi julgado em boas condições. Além dos reparos feitos por indicação dos peritos, mandou-se polir a máquina e tabular de novo completamente as caldeiras, fazendo o Paquete uma experiência dentro da baía para se verificar se funcionavam bem.

Foi depois de tão escrupulosos exames, desde o casco até o aparelho, que a Comissão declarou, por parecer unanime, o Paquete "*Apa*" em estado de navegar. As certidões infra publicadas dispensam a Diretoria de acrescentar a este respeito algum esclarecimento mais.

Logo que a notícia dos sinistros marítimos da Costa do Sul nos chegou transmitida pelo fio elétrico, e a sorte do "*Apa*" começou a causar inquietadoras apreensões, a Diretoria expediu ordem aos seus agentes em Montevidéu e Santa Catarina para procederem a todas as diligências e averiguações, afim de descobrir-se o paradeiro do malogrado Paquete e prever-se socorros aos náufragos no caso provável de um naufrágio.

Devendo sair de Montevidéu para o Rio de Janeiro, pelos Portos de sua escala, o Paquete "*Rio Jaguarão*", e do mesmo modo o Paquete "*Rio Negro*", do Desterro para Montevidéu transmitiu-se ordem aos respectivos comandantes, que durante a viagem vigiassem a Costa, a fim da averiguar o destino do "*Apa*", e bem assim recomendou-se aos agentes de

Montevidéu e do Rio Grande que expedissem emissários para fazerem exploração por terra.

Se as diligências empregadas foram infrutíferas, e por muitos dias embaraçadas pela densa cerração, que caiu sobre a Costa, não se pode inculpar a Diretoria; o seu dever era providenciar, e isso ela negligenciou.

As frequentes notícias transmitidas pelos agentes e que a Diretoria se tem apressado a comunicar às Folhas Diárias, demonstram que eles tem procurado corresponder com solicitude às instantes recomendações que lhes tem sido expedidas.

É propósito da Diretoria, fazendo esta publicação, unicamente explicar os fatos que se relacionam com o sinistro do "*Apa*", expondo-os com sinceridade e inteira isenção de espírito, a fim de que os que não costumam julgar os atos alheios por prevenção ou malquerença, possam formar um juízo exato do procedimento da Diretoria, que tem a consciência de haver bem cumprido o seu dever.

Sem dúvida nenhuma que a catástrofe acontecida no "*Apa*" é das mais terríveis, de que rezam as crônicas marítimas; mas, por mais profundas que sejam as impressões de tão lúgubre sucesso, que espalhou geral consternação e ainda dolorosamente emociona o ânimo público, é uma sem razão imputar à imprevidência dos homens um golpe do destino implacável.

João Antônio Mendes Totta,

Presidente-gerente.

Rio, 26 de julho de 1887.

“Illm° e Exm° Sr. Vice Almirante, inspetor do Arsenal de Marinha.

A Companhia Nacional de Navegação a Vapor precisa, a bem de seu direito, que V. Exª digne-se mandar-lhe com urgência por certidão e em inteiro teor o auto de vistoria ou parecer da Comissão respectiva, relativamente aos três últimos exames que sofreu o Paquete “*Rio Apa*” antes da viagem que empreendeu neste mês para os Portos o Sul. E por ser assim de justiça pede a V. Exª deferimento.

E. R. M. – Rio de Janeiro, 20.07.1887, – João Antônio Mendes Totta, Presidente e Gerente. – Certifique-se. Arsenal, 20.07.1887. – Barão de Ivinheima. – Certifico que revendo o livro que serve para se lançar os termos de vistorias dos vapores mercantes, nele à folha 55 se acha o termo do teor seguinte:

> – Aos 21.06.1887, compareceu no dique da Saúde, Comissão encarregada de examinar o casco do vapor “*Rio Apa*”, a seco neste Dique, e depois de minucioso exame feito pelo perito competente, é a Comissão de parecer precisar o casco substituir algumas chapas do fundo e colocar uma sobreposta no mesmo fundo, calafetar os topos que se acham abertos e substituir também vários arrebites nas obras vivas e mortas, e, finalmente, colocar uma talha-mar, aguardando a Comissão novos exames depois da prontificação dos reparos indicados, para emitir a sua opinião definitiva.
>
> Em firmeza do que que lavrei o presente termo que assinamos.

– Manoel Lourenço de Castro Rocha. – Capitão-Tenente Antônio Carlos Freire Carvalho. – José da. Silva Marques.

Certifico que revendo o livro que serve para se lançar os termos das vistorias dos vapores mercantes, nele, à folha 61, se acha o termo do teor seguinte:

> – Aos 30.06.1887, compareceu ao Dique da Saúde a Comissão abaixo assignada e verificou que o casco do vapor "*Rio Apa*" acha-se em as condições, depois das obras nele efetuadas a que se refere o termo lavrado à folha 55 deste livro. Em firmeza do que lavrei o presente termo, e assinamos.

– Manoel Lourenço de Castro Rocha. – Capitão-Tenente Antônio Carlos Freire de Carvalho. – José da Silva Marques.

Certifico que revendo livro que serve para se lançar os termos das vistorias dos vapores mercantes, nele à folha 62 verso, se acha o termo do teor seguinte:

> – Aos 04.07.1887, compareceu a bordo do Paquete nacional "*Apa*", a Comissão encarregada de examinar definitivamente a máquina e caldeiras em uma viagem de experiência, a qual teve lugar no interior desta baía, sendo reconhecido pelo competente perito que estas funcionaram sempre bem e considerando a Comissão o bom estado do aparelho, mastros, amarras, âncoras e boias, e igualmente do casco, conforme consta do termo lavrado à folha 61 deste livro, é de parecer unanimemente que pode navegar.
>
> Em firmeza do que lavrei o presente termo que assinamos.

– Manoel Lourenço de Castro Rocha. – Capitão-Tenente Antônio Carlos Freire de Carvalho. – José da Silva Marques.

E por nada mais constar do livro a que me refiro mandei passar o presente que assino:

Secretaria da Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, em 21 de julho de 1887. Assinado. O Secretário, Eugênio Cândido da Silveira Rodrigues.

Gazeta de Notícias, n° 214
Rio de Janeiro, RJ – Terça-feira, 02.08.1887

"Rio Apa"

O "*Echo do Sul*" transcreve diversos períodos de uma carta do comissionado agente da Companhia na cidade do Rio Grande, o qual foi ao Estreito, lugar onde têm aparecido diversos destroços do "*Rio Apa*". Eis um dos trechos da carta em que ele diz, o que tem sido encontrado:

> Entre esses destroços notam-se pedaços das casinholas, que estavam sobre a coberta do "Rio Apa"; uma escada da câmara já com todas as chapas de metal arrancadas; pedaços dos escalares; um arinque ([87]) para festo com os distintivos da Companhia Nacional de Navegação a Vapor; pedaços de sofá ainda com parte do estofo de crina verde; destroços de corrimão de telca, tendo dois deles pregados metais que mostram ser do portaló ([88]); finalmente papeis da companhia, entre os quais ordens de cargas, mas sem o nome do "*Rio Apa*" e sim do "*Rio Grande*".
>
> Tudo isto me causa, grande surpresa, pois seria natural que viessem à praia os cadáveres, quando vêm pesadíssimos pedaços de madeira. Chegaram aqui os oficiais de descarga Procópio e Turíbio. Nada encontraram na praia, além dos destroços que já enumerei.

---

[87] Arinque: cabo que prende a boia à âncora.
[88] Portaló: lugar por onde se entra no navio ou por onde se mete a carga.

O Procópio, porém, encontrou em diversas casas onde esteve muitos destroços do "*Rio Apa*", entre os quais um letreiro de metal, que diz "*Banheiro de Senhoras*" e um retrato de pessoa conhecida. O Turíbio foi portador de um cinto de cortiça.

Ontem [18] à tarde, passou a três milhas de distância da Costa o Paquete "*Rio Negro*" e hoje, às 7 horas, passou também um grande vapor, que me pareceu ser da Companhia do Pacífico, e que talvez ande à procura dos grandes Paquetes que se diz terem naufragado nestas alturas, em viagem para Montevidéu.

Continua a reinar o Sueste.

Do "*Echo do Sul*" transcrevemos mais o seguinte:

Tivemos uma longa conversação com o digno e valente comandante do Paquete nacional "*Rio Pardo*", Sr. 1° Tenente Ernesto do Prado Seixas, que nos declarou, visivelmente impressionado, que o seu companheiro e amigo Pereira Franco, comandante do "*Rio Apa*", tivera o pressentimento da terrível catástrofe de que foi vítima. Quando o "*Rio Apa*" vinha para cá encontrou-se com o "*Rio Pardo*" no porto de Paranaguá. Os respectivos comandantes, amigos de longa data, visitaram-se e numa conversa que tiveram Pereira Franco manifestou a Prado Seixas que vinha contrariado no comando do "*Rio Apa*"

– Estou adoentado, disse o intrépido marinheiro, e, venho presa de um aborrecimento acabrunhador. Se não fosse por certas considerações, desembarcaria aqui. Incomoda-me isto de andar separado do meu "*Rio de Janeiro*"...

Na continuação da conversa proferiu frases repassadas de tristeza. "*Parecia*", diz Prado Seixas, "*que o afligia o pressentimento da desgraça que o esperava*".

Numa carta que dirigiu ao imediato do "Rio Pardo" o desventurado mostrava-se apreensivo, mas concluía jovialmente:

> – Enfim, chegando ao Rio Grande, cada macaco irá para seu galho.

Aludia à ordem que a Companhia Nacional expedira mandando que ele, Pereira Franco, passasse para o seu vapor, o "*Rio de Janeiro*", e que o malogrado Souza Reis assumisse o comando do "*Rio Apa*" para conduzi-lo à carreira de Montevidéu a Mato Grosso.

Os ladrões é que se tem fartado com os objetos que vão aparecendo, lançados pelo mar às praias. O Sr. Dias Vianna, que foi à Costa do Albardão por conta do seguro, diz que a praia acha-se povoada de aventureiros, que se entregam com o maior descaramento à pilhagem. Dia e noite esses indivíduos não arredam pé da praia, à espera dos despojos que o Mar vai arrojando à Costa.

— A Exmª Sr.ª Idalina Meirelles Paranhos, viúva do finado General Antônio da Silva Paranhos e mãe do infortunado jovem Cadete Antônio da Silva Paranhos, que vinha a bordo do "*Rio Apa*", para reunir-se ao 5° Regimento de Cavalaria, aquartelado em Bagé, telegrafou ontem de Porto Alegre a um nosso amigo, pedindo-lhe que, se aparecer o corpo do infeliz jovem, providencie em sentido de que seja dada ao mesmo sepultura, marcando o lugar em que se, efetuar a inumação.

O telegrama diz que será fácil reconhecer o cadáver do desventurado moço pela roupa que tiver vestido, a qual deve estar marcada com as iniciais A.S.P.

A pessoa, a quem a desolada mãe se dirigiu, escreveu ao honrado e distinto Sr. Comandante da

Barra, fazendo-o ciente do piedoso desejo da respeitável senhora.

Sinistros Marítimos

A catástrofe sucedida ao Paquete "*Rio Apa*", que a todos tem consternado, foi realmente uma fatalidade, que não podia ser evitada e que é injustiça clamorosa atribuí-la à Companhia e menos ainda ao Governo.

Está plenamente verificado que o "*Rio Apa*" havia, por diferentes vezes e em várias épocas, navegado no serviço da linha entre esta Corte e Montevidéu, o que sempre, fez galhardamente apesar de ser um navio mais apropriado à navegação de Rios do que realmente à do Oceano; mas, estando sob o comando de um oficial muito perito e conhecedor perfeito daquela navegação difícil em mares quase sempre bravios, tudo fazia crer que, como das outras vezes, o "*Rio Apa*" iria a salvamento ao seu destino.

Entretanto, assim não aconteceu, e desde Santa Catarina, dando o barômetro indicações infalíveis de grande temporal do SE, esse vento que os marinheiros, na sua frase pitoresca, chamam carpinteiro, porque é o demolidor dos navios na Costa, o afoito oficial, não obstante essas revelações fatídicas, navegou "*terra à terra*" para o Rio Grande do Sul, de cuja Barra, chegando no dia 11, teve de retroceder porque, sobrevindo uma densa Cerração não se distinguia mais onde estava o Canal. As lufadas impetuosas do vento, que soprava então cada vez mais fresco, e que demonstrava ainda maior intensidade, aconselharam o distinto comandante Pereira Franco a "*puxar para fora, com pouca força*", afim de não ser assoberbado pelo mar.

Nestas circunstâncias, tudo faz presumir que o "*Rio Apa*" não podendo resistir à capa, e ameaçando o temporal a cada instante afundá-lo, os passageiros naturalmente prepararam-se com salva-vidas para nadar. Dada efetivamente a catástrofe sem dúvida que os náufragos teriam de boiar na superfície dos mares empoladíssimos com montanhas d'água medonhas e aterradoras.

Nestas circunstâncias e em uma temperatura de 10° a 12° graus centígrados, seria impossível que esses infelizes pudessem resistir por mais de 24 horas, e por isso vieram muitos cadáveres à praia perfeitamente conservados pela congelação. Com um temporal daquela ordem, como nenhum ainda o igualou, desde 1853, ainda no fim de 3 a 4 dias os mares daquela região, açoitados pelo vento, ficam empolados. Todo e qualquer socorro seria impossível. Nem mesmo a jangada pode ser útil em casos tais.

Que o temporal foi o mais terrível que açoitou aquela Costa, prova-o o testemunho do Comandante do Paquete francês "*Congo*", quando disse aos que o interrogaram aqui, que durante toda a sua longa carreira marítima não tinha deparado Mares tão grandiosos, como os desse temporal! E se o "*Congo*" pode fazer a travessia de Montevideo à Corte, foi isso devido a navegar ele "*em altas profundidades, onde os mares são mais mansos*", ao passo que sobre a Costa Baixa do Rio Grande, Costa que, prumando-se em 4 braças, "*não é avistada*", os mares são "*triplicadamente mais alterosos*" do que no outro caso.

Naquela terrível conjuntura somente uma resolução suprema, um grande heroísmo poderia evitar que a catástrofe do "*Rio Apa*" fosse tão completa como foi; esse heroísmo seria aquele de "*abicar*" na praia e

para procurar salvar alguns ainda mesmo que outros tivessem de perecer.

Esta resolução encontraria sua justificação em outros tristes naufrágios, como por exemplo, o da Corveta "*Isabel*" sobre a costa de Tanger, o do "*Cavour*" nesta mesma ocasião do grande temporal de que tratamos, e ainda o fato de encalhe na costa do Albardão, em 1865, do vapor inglês "*Powerfull*" que ali se despedaçou, e que conduzia o Batalhão de Voluntários "*Princesa Leopoldina*", do comando do Coronel Domingos Rodrigues Seixas, tendo morrido 18 pessoas e se salvando mais de 500!

Cumpre ainda dizer que, o Vapor de Guerra "*Bonifácio*", tendo a bordo o Capitão-Tenente. Delfim Carlos de Carvalho, hoje Barão da Passagem, navegando em demanda da Barra de Rio Grande, e dando-lhe o barômetro indicações de um grande temporal do SE, travessia na Costa, tendo além disto falta de carvão, foi efetivamente à Barra, e por ela entrou sem direção alguma de catraias nem práticos, e desta forma salvou-se.

Enquanto, pois, a Barra do Rio Grande não for melhorada, custe o que custar, as catástrofes se repetirão ali mais ou menos amiudadamente perante aquele fantasma.

Collatino Marques De Souza. (GDN, N° 214)

Jornal do Commércio, n° 215
Rio de Janeiro, RJ – Quarta-feira, 03.08.1887

Câmara dos Deputados
Sessã0 em 2 de Agosto de 1887
Presidência do Sr. Gomes de Castro

O Sr. Castrioto [Ministro da Marinha] historia que o "*Rio Apa*" apresentou-se à Barra do Rio Grande do Sul cerca das 14h00 do dia 11.06.1887 e foi visto pela Atalaia ([89]), que mandou uma catraia ao seu encontro; o vapor chegou à 1ª boia, mas caiu uma cerração e vento forte, de modo que a catraia não viu mais o vapor. Redobrando o temporal e não se podendo mais aguentar, a catraia recolheu-se à Barra e dizem os entendidos daqueles mares que, em tais condições, era impossível expedir qualquer socorro, que a seu turro não fosse sacrificado; só no dia 15 é que foi possível enviar embarcações para o Norte e para o Sul em procura do "*Rio Apa*", que não foi encontrado; posteriormente é que apareceram alguns cadáveres.

Responde a apartes, que tem ouvido a opinião de Oficiais Generais da Armada e todos são unanimes em dizer que diante de semelhante temporal, eram inúteis quaisquer socorros. Quanto a providenciar-se para garantir o que fosse ter às praias, diz que a Costa do Rio Grande é de 500 milhas e seria necessário um exército para vigiar, porque é impossível prever os lugares onde os destroços chegassem.

Expõe as providencias tomadas pela presidência da Província do Rio Grande é pelo Governo Geral, logo que tiveram conhecimento do sinistro.

O Sr. Alves de Araújo estranha o procedimento da tripulação da catraia, não apitando quando sobreveio a cerração.

O Sr. Castrioto [Ministro da Marinha] passa a ler os telegramas que tem presentes a respeito do fato, isto é, os mais importantes.

---

[89] Atalaia: guarita ou lugar alto donde se vigia.

Não lhe parece que o patrão da Barra tenha culpa no desastre, por isso que a catraia só recolheu quando já não polia aguentar-se debaixo do temporal, que foi crescendo sucessivamente. Afirma, pois, que era impossível fazer-se mais do que foi tentado para encontrar e salvar o vapor ou os seus náufragos. (JDC, N° 215)

Jornal do Commércio, n° 219
Rio de Janeiro, RJ – Domingo, 07.08.1887

"Rio Apa"

Do "*Eccho do Sul*" de 29 e 30 do passado transcrevemos o seguinte:

> Do Pontal da Barra, 29: Recebeu-se aqui notícia de terem dado à Costa, para os lados do Estreito, mais alguns cadáveres cujas vestes indicam ser de militares e tripulantes.
>
> Diz-se, não sei com que fundamento, que na Costa de Mostardas apareceu um grande escaler completamente despedaçado e com visíveis sinais de ter andado com náufragos. Apareceu com alguns pacos ou roupas atadas às bancadas. A lancha "*Rebouças*" saiu ao mar.
>
> Às 17h00 – Do Pontal:
>
> A lancha "*Rebouças*" encontrou boiando a alguma distância da Costa um cadáver que se reconheceu ser de marinheiro. Vestia camisa de chita, camiseta de baeta, ceroula de flanela ordinária e calça de zuarte. Parecia ser de pessoa estrangeira por causa da barba e do bigode louros. Recolhido à lancha foi conduzido para aqui. O comandante da praticagem mandou enterrá-lo junto à estacada da Comissão de Engenharia.

Escrevem-nos de S. José do Norte em data de ontem:

> Às 08h00 chegaram dois Corre-costas que andavam ao serviço das autoridades na praia, desde três léguas aquém do Pontal ao Estreito.
>
> Trazem notícias do aparecimento de seis corpos, dos quais quatro vestidos de militares e entre esses um com os galões do posto de Capitão, trazendo alguns deles sobre as fardas cintos do cortiça [salva-vidas] e outros sob blusas que não exibem distintivo algum de posto militar.
>
> Dizem que todos esses corpos achavam-se quase que em perfeito estado, como se a morte os tivesse surpreendido recentemente. Exibiam os ventres contraídos, os dentes cerrados e evidentes indícios de haverem sucumbido de fome e de frio.
>
> Um dos cadáveres tinha as mãos feridas por arma de gume.
>
> Foram encontrados em diferentes pontos da Costa, a grandes distâncias.
>
> Souberam que na praia do Capão do Meio apareceram roupas de mulher, notando-se dois ricos vestidos de seda com enfeites de veludo escarlate já desbotados pela ação da água do mar.
>
> Essas roupas tinham sido recolhidas por uns vizinhos, mas foram roubadas.
>
> Em viagem para cá constou-lhes que légua e meia para o Norte do Capão do Meio dera-se um grande conflito entre vários indivíduos que se entregam ao roubo. Constou-lhes também que a autoridade do lugar, acompanhada de alguns moradores, se dirigira para ali. Presume-se que houve mortes.
>
> Na praia do Estreito continuam a aparecer destroços do "*Apa*" e fragmentos de malas, papéis, etc.

As autoridades desta Vila, do Estreito e de Mostardas tem dado as providências necessárias para o sepultamento dos cadáveres, bem como para a arrecadação dos papéis e valores que forem encontrados nas roupas dos mortos.

Do Norte:

Confirma-se o aparecimento da jangada na Costa de Mostardas. Dizem-me que é evidente que transportava náufragos. Duas léguas ao Sul do Estreito apareceu mais um cadáver de mulher, trajando um roupão de casimira cinzenta com alamares de cordão preto. Devia ter dada à praia com joias, que foram roubadas, pois dizem que os dedos apresentam sinais de anéis arrancados à força.

A Praça que trouxe a notícia, viu a infeliz, e diz que é alta, cabelo castanho e magra. Apareceu com o rosto deformado, os lábios roídos, as mãos crispadas e os dentes cerrados. Sabe-se que de Mostardas, e por influência da autoridade, saiu um grupo de Corre-costas para a Praia Grande, onde consta terem dado muitos corpos e estar a praia coberta de corvos.

Lê-se no Diário do Rio Grande, de 30:

Seguiu ontem para a Costa do Oceano o ilustrado facultativo Sr. Dr. Manoel A. Affonso dos Reis. S. S. vai com o fim de proceder à autópsia nos cadáveres que tem dado à praia, para o que levou os instrumentos necessários.

Importante serviço vai o Sr. Dr. Affonso Reis prestar à causa da verdade Do exame a que proceder verificar-se-á se os pobres náufragos do "*Rio Apa*" pereceram por asfixia por submersão, ou se por efeito da falta de socorros.

Seguiu ontem à tarde para a Costa, ao Norte da Barra, uma Força de linha composta de 13 Praças, um inferior e um corneta, comandados pelo Sr. alferes Salles.

Essa Força foi requisitada pelo agente da Companhia Nacional o Sr. Salvador Moutinho.

Pessoa chegada da Costa comunica que entre o Estreito e o Capão do Meio deram à praia mais oito cadáveres, todos em perfeito estado, todos salva-vidas, pálidos e com o estômago extremamente contraído. Dos oito cadáveres, seis deram à praia quase todos juntos.

Informam-nos que todos os corpos foram despojados do que tinham de algum valor.

Na praia foi encontrado o retrato de uma moça, um pouco corpulenta, tipo alemão. A fotografia tem no reverso os seguintes dizeres: "*Waldemar Renard, photograhische, Anstal Kiel, Sophienblatt 18*".

Foram também encontradas, entre outros papéis, circulares da New-York Life Insurance Company, e uma carta acompanhada de uma fatura de Carvalho Silva & C., do Rio de Janeiro, dirigidas a Marcinio Leitão & C., de Jaguarão. (JDC, N° 219)

Jornal do Commércio, n° 231
Rio de Janeiro, RJ – Sexta-feira, 19.08.1887

O Naufrágio do "Rio Apa"

O Sr. Capitão de Fragata Carlos Frederico de Noronha, digno comandante da praticagem da Barra, varreu já a sua testada ([90]), e com ele todos os demais empregados daquela importante repartição marítima.

[90] Varreu já a sua testada: afastou de si qualquer culpa ou responsabilidade.

Damos, em secção especial, alguns importantes documentos que restabelecem a verdade controvertida, isentando a praticagem da Barra e as responsabilidades imaginárias que lhe forem assacadas ([91]).

Julgamos desnecessário recordar tudo quanto se disse em desabono do Sr. Comandante da Barra; basta lembrar que se o expos à execração dos povos jungido ao peso de acusações pela menor das quais mereceria a pena capital, nada menos.

Quisemos, desde o princípio desta questão, tomar a defesa do zeloso funcionário, por sabermos que na triste emergência do dia 11 não discrepúra ([92]) um ápice da linha do dever; mas S. S. impediu-nos de o fazer alegando a ponderosa ([93]) circunstância de que lhe cumpria, antes de permitir qualquer justificação em público, dar conta aos poderes competentes da sua conduta.

Os documentos que inserimos não constituem todo o cabedal de provas; há ainda outras que verão à luz da publicidade e que projetara a luz da evidência sobre amas quantas particularidades articuladas pelos agressores de S. S.

Que o "*Rio Apa*" não entrou na Barra, no dia 11, por motivos independentes da vontade da praticagem, é um fato inquestionável; que a lancha "*S. Leopoldo*" tentou ir à fala com o Paquete, é indiscutível; que, enfim, foram inutilmente envidados esforços para dar-lhe entrada, não padece, dúvida.

A natureza opôs-se a todas as tentativas; e a natureza é a maior de todas as forças maiores.

---

[91] Assacadas: atribuídas sem fundamento.
[92] Discrepura: não se afastara.
[93] Ponderosa: grave.

Porém, os que querem à todo o transe responsabilizar a praticagem, ponderam do alto de sua sabedoria, que podia ter sido mandado o "*Lima Duarte*" desempenhar o serviço que a "*S. Leopoldo*" não pode levar à cabo. Qual o motivo, porém, por que a "S*. Leopoldo*" não se fez aperceber de bordo do "*Apa*" ou não pode avistá-lo? Por motivo de ter sobrevindo uma carga de cerração ou neblina. Cremos que o "*Lima Duarte*" não possui a qualidade miraculosa de desfazer cerrações; logo subsistiria para ele a mesma dificuldade, a mesma impossibilidade que a "*S. Leopoldo*" não conseguiu vencer.

Com o tempo que fazia o "*Lima Duarte*" era o navio menos próprio para aventurar-se ao Mar. De calado superior à "S*. Leopoldo*", seria fácil que logo à saída as ondas o impelissem para cima do Banco. Conhecem acaso os leitores as condições náuticas do "*Lima Duarte*"? É possível que não, e neste caso reproduziremos aqui o que dela disse um digno oficial que esteve no Comando da Barra e que realizou uma experiência com o navio em questão. Pode o "*Lima Duarte*" em circunstancias favoráveis rebocar e prestar bons serviços nesta Barra, por ser de força e de calado apropriados:

> Mas não poderá bem atingir os fins a que é destinado, porque quando a Barra estiver agitada ou brava não a poderá transpor para levar auxílio ou socorro a navios lá fora, como muitas vezes é preciso e como acabo de verificar saindo hoje à Barra, que não estando brava, mas apenas agitada, embarcou o navio mares que o assoberbaram, etc, etc.

Em período anterior o mesmo oficial escreve:

> É o "*Lima Duarte*" um rebocador de bastante força, tendo, a meu ver, excelente máquina e caldeira e bom governo, mas muito raso e de baixa borda, tornando-se enxovalhado com qualquer mar.

Cumpre notar que, então, o vapor era novo, tinha há pouco entrado no serviço da praticagem.

Queriam os náuticos de terra firme que depois da "*S. Leopoldo*" ter-se feito apressadamente na volta de terra, [16h30] isto é, quando o mau tempo recrudescia e a atmosfera era rapidamente toldada, pelas neblinas e pela aproximação da noite, o céu abrisse clareiras que permitissem ver o "*Apa*"; que o vento, já então violento, amainasse, e que o Mar enfurecido curvasse humildemente o dorso afim de que a "*S. Leopoldo*" se aventurasse de novo ao Mar para servir de guia ao Paquete!

É fácil, longe do teatro do perigo, na confortável comodidade do lar, sob a proteção dos telhados, imaginar que a natureza está às ordens do homem, e que se pode fazer tudo contra ela, com o auxílio da "*boa vontade*".

Sem a menor consideração, já não diremos pela reputação profissional daqueles a quem incumbe o serviço da praticagem, mas pelo que neles há de humano e de instintivamente generoso, dizem com a maior despreocupação os que estão aqui a discretear sobre a catástrofe:

> – Bah! Foi uma de tantas facilidades... O Apa podia ter entrado se tivesse havido um pouco de boa vontade.

Aí está: a "*boa vontade*" tem, para esses, a incompreensível virtude de subjugar as potentes forças da natureza em cólera. Com a boa vontade fora possível, depois das 04h30 do fatal dia 11, despejar o horizonte, abater a irritação das vagas, converter a "*S. Leopoldo*" num audacioso albatroz, suprimir um ou dois palmos de quilha ao "*Lima Duarte*", para vencer o Banco e tornar a repô-los quando ele transpusesse a Barra!

Que há a objetar aos sábios? Só se for com a frase que o honrado prático-mor Miguel Moreira proferiu debulhado em lágrimas, quando lhe mostraram um artigo de jornal crivado de proposições impossíveis:

> – Miseráveis! Quisera que estivessem cá e que tivessem saído comigo ao mar!

Outro dia disse-nos um argumentador de esquina: Pois o Comandante da Barra não viu, pelo barômetro, que estava iminente uma tempestade? – Suponhamos que sim, lhe respondemos: porém dado que ele tivesse consultado, em vez de um, mil barômetros, acaso essa circunstância mudaria a face das coisas?

Faria rarear a cerração, amansar as ondas e dar à "*S. Leopoldo*" ou ao "*Lima Duarte*" qualidades náuticas que não possuem?

Quantas observações imbecis, quantos argumentos parvos, quantos dislates, se há produzido por aí além? Houve até quem dissesse que a obrigação do Comandante da Barra e dos práticos era irem morrer lá fora, no seu posto de honra!

E com uma chapa destas decreta-se muito simplesmente a "*criminalidade*" de funcionários que não puderam sobrepor-se à miserável fragilidade humana, tornar-se divinos para vencerem os elementos e o impossível.

Na manhã do dia 12 o "*Apa*" havia desaparecido da Barra, já lá não estava. O chefe da praticagem fazia constar o fato pelos meios ao seu alcance. Tinha para ele cessado a obrigação oficial de proceder, porquanto a sua jurisdição circunscrever-se ao Distrito da Praticagem, fora da qual todos os procedimentos incumbem à Capitania do Porto, cuja jurisdição abrange os Portos e Mares da Costa da Província.

Pois não o entenderam assim os "*náuticos de terra firme*"; eles presumem que está dentro da esfera de atribuições do Comandante da Barra providenciar sobre naufrágios e sobre socorros no Mar fora das vistas da Barra.

E é tal a cegueira com que agridem o zeloso funcionário, que nem se lembram de que, ainda quando por dever moral, por humanidade, quisesse invadir as atribuições da Capitania do Porto, teria contra si a mesma impossibilidade que tolheria o honrado e distinto Sr. Capitão de Fragata João Gonçalves Duarte de dar as providências que o caso urgia, se porventura estivesse presente.

Nem a praticagem nem a Capitania possuíam embarcações capazes de saírem Barra fora nos primeiros dias que se seguiram ao desaparecimento do "*Apa*".

Em toda a atmosfera de indignação condensada em torno do chefe da praticagem vê-se claramente a perversidade de uns, a ignorância de outros e o pessimismo de muitos a empenharem forças em uma propaganda que visa a dar, em holocausto à cólera popular, um homem que em todos os tempos de sua vida pública tinha sabido honrar a farda de oficial de marinha. Pois não o acusam outro dia por não ter encontrado cadáveres quando saiu no "*Lima Duarte*" a percorrer a Costa?

Uma folha conterrânea estranhou, com efeito, que tendo o "*Wiking*" encontrado destroços e o "*Rio Negro*" o cadáver do 2° maquinista do "*Apa*", só o "*Lima Duarte*" não encontrasse coisa alguma...

É o cúmulo!

Os cadáveres deviam surgir à tona do Oceano ou esperar que o "*Lima Duarte*" saísse para lhe apresentarem pela proa, assim como quem diz:

– Aqui estamos nós: viemos ao seu encontro para que não se diga que não encontrou nada.

Na dolorosa emergência que veio perturbar a serena paz dos espíritos e intercalar uma página lúgubre na história dos sinistros marítimos, o Comandante da Barra devia ser mais que um "*factótum*" ([94]) com atribuições de Ministro da Marinha, de Presidente de Província e de Capitão do Porto; devia ser como aquela divindade mitológica a cujo aceno os ventos recolhiam-se às suas misteriosas furnas e os Mares curvavam submissos o dorso; devia ser mais: devia ser como o Nazareno nos Mares da Galileia, abrandando as cóleras do Mar na frágil barca dos apóstolos...

Oh! senhores, que humanas forças podem contra as grandes irritações do Oceano e dos ventos? Vós, os que não hesitais em assacar a responsabilidade de uma hecatombe àquele, que antes de funcionário, é um homem de coração, acabareis por compreender que ao naufrágio do "*Apa*" sucedeu na cidade do Rio Grande o naufrágio do vosso bom senso.

A fatalidade representou um lúgubre papel na tragédia da noite de 11, e a fatalidade não tem colaboradores; quando muito aproveita circunstâncias, e essas, podemos assegurar que não foram criadas nem pelo Comandante da Barra nem por funcionário algum dos que se acham sob suas ordens e direção.

Termo de ter Sido Avistado, no dia 11.07.1887, o Paquete Nacional "*Rio Apa*" e dos Motivos que Obstaram à sua Entrada no Mesmo dia.

[94] Factótum: indivíduo cuja função é ocupar-se de todos os afazeres de outrem.

Interrogados o prático-mor e mais empregados sobre os motivos que obstaram a entrada do Paquete nacional *"Rio Apa"*, no dia 11 do corrente, responderam:

> Que às 14h00, a Atalaia fez sinal de vapor a Leste, seguindo a lancha *"S. Leopoldo"* já da amarração com sinais içados para que o vapor se aproximasse da Barra: chegando na Ponta do Hospital já não se avistava a Atalaia: a lancha seguiu para o Banco, avistando sempre as boias. Chegando ao Banco reconheceu que a Barra estava brava, pairou por dentro como uma hora, sem nunca poder avistar nada; seguindo de volta para o Canal de Sueste, foi até onde pode.
>
> Não sendo possível avistar nada, voltou para o Porto às 16h00, continuando espessa cerração até à noite.

Se do estabelecimento, onde se achava o Sr. Comandante, fez-se algum sinal chamando para o ancoradouro a lancha *"S. Leopoldo"*, ou se antes deu alguma ordem em particular ao Sr. Prático-mor a esse respeito, responderam:

> Que não foi feito sinal algum chamando a lancha, nem lhe foi dada ordem alguma em particular a tal respeito.

Ilm° Sr. José Domingues Moreira, muito digno Comandante do rebocador Manoel Diabo.

Apelando para a sua nunca desmentida lealdade e para as habilitações e conhecimentos especiais que V. S. tem, por sua longa prática e serviços na Barra desta Província, vou rogar a V. S. o favor de responder, junto a esta carta, aos quesitos abaixo especificados, concedendo-me também permissão para fazer de sua resposta o uso que me convier:

1. Nos dias 11, 12, 13 e 14 do corrente, seria possível a algum navio sair à Barra desta Província, atendendo ao estado do tempo e do mar?
2. Se viu ou teve conhecimento de haver a praticagem desta Barra empregado todos os esforços para a entrada do Paquete "*Rio Apa*" na tarde de 11 do corrente, ou se por sua longa prática e experiência V. S. observou alguma negligência da parte da mesma praticagem?
3. Se no dia 12 pela manhã, não estando à vista o "*Rio Apa*", poder-se-ia dar alguma providência, no sentido de procurar-se o mesmo navio fora da Barra?

Com sua resposta V. S. muito obrigará a quem é de V. S. atento, venerador e obrigado criado – Carlos Frederico de Noronha.

Barra do Rio Grande do Sul, em 29.07.1887.

Em resposta ao que V. S. se digna pedir na presente missiva, passo a responder pela maneira seguinte:

1. Nos dias 13 e 14 podia sair navio de pouco calado, correndo muito risco, por haver muito mar na Barra lá fora.
2. Vi que no dia 11 de julho, às 14h00, pouco mais ou menos, fez a Atalaia sinal de ter aparecido vapor fora e logo seguiu a lancha "*S. Leopoldo*" com os práticos Miguel Moreira e Estevão João Lastrete, que estava de serviço no banco, para fora e que regressaram, às 16h30, depois de estar tudo cerrado de neblina que nada deixava ver para fora. O Paquete "*Rio Apa*" foi visto por mim, mas por pouco tempo.
3. No dia 12, não era possível sair navio algum a prestar qualquer socorro fora da Barra, por estar impraticável e haver muito mar de arrebentação mesmo fora.

Pode V. S. fazer o uso que quiser desta minha opinião – Deste seu criado muito obrigado – José Domingues Moreira.

Mestre do vapor Manoel Diabo, na Barra [Editorial do Echo do Sul de 02.08.1887]. (JDC, N° 231)

Revista Ilustrada, n° 463
Rio de Janeiro, RJ – Sexta-feira, 26.08.1887

O Naufrágio do "Rio Apa"

Os árabes dizem: "*Bendita a desgraça, que vem só!*"

É esta uma verdade, de que nestes, últimos tempos, temos tido as mais pungentes e as mais inequívocas provas. Estava-nos destinado, ter de substituir, num curto lapso de tempo, a trágica impressão do naufrágio do Bahia, pelo pavoroso morticínio do "*Rio Apa*"!

Ao enfrentar com tal assunto, o coração cobre-se de luto, a pena vacila, as palavras empalidecem... Só as lagrimas poderiam ter alguma eloquência. Há, em todas as almas, um sulco de amarguras, aberta pela narração, reconstituída aos poucos, d'esse drama atroz, que teve por colaboradores, o mar possesso, o céu implacável e a indiferença criminosa de alguns homens...

Jamais, no Brasil, se passou um fato tão pungente e jamais tantas circunstâncias fatais se combinaram para arrancar a vida, com um maior luxo de horrores, a centenas de vítimas, homens cheios de esperanças, mulheres a quem a graça e a juventude sorriam, crianças em cujas róseas bocas os risos encantadores foram trocados pelos gritos inconscientes do pavor.

O "*Rio Apa*", a cujo bordo embarcaram esses predestinados da desgraça, era um vapor mercante,

de fundo chato, destinado à navegação mansa dos rios, cheio de obras vivas sobre o convés, de marcha insignificante e inteiramente impróprio a arrostar a navegação perigosa dos Mares do Sul.

Sobre o governo, que consentiu nessa viagem e sobre a companhia que premeditou, quase, esse múltiplo atentado, caem neste momento, as lágrimas do desespero, de todos em que ali perderam um ente querido!

O "*Rio Apa*" chegara à Barra do Rio Grande e fora avistado por outro vapor, que lhe devia levar o prático.

Caindo, porém, uma forte tempestade, acompanhada de cerração, fez-se ao largo, e só quando 8 dias depois, os destroços e os cadáveres mutilados começaram a dar nas praias, é que um grito de consternação se levantou em todo o Brasil, o governo pôs-se a dar leves sinais de vida, e a fazer demorados preparativos de socorro, dizendo, também, que "*ele não mandara afundar o Apa*".

No momento em que escrevemos, ainda a tragédia não está de todo reconstituída. O que se sabe, porém, é medonho!

A companhia, receosa das condições do Vapor, escolheu para comandá-lo o seu mais intrépido e experimentado comandante, recém chegado do uma outra viagem, o Capitão de Mar e Guerra Pereira Franco.

Em Santa Catarina, consta que esse valoroso homem do mar, aconselhou alguns passageiros, entre eles o cônsul austríaco, a que não seguissem, como que tomado por um pressentimento cruel. E acrescentou:

— Eu, como comandante não posso deixar de embarcar, além de que, como Capitão de Mar e Guerra, tenho por dever não manifestar medo!

A serena intrepidez dessas palavras, como que animou a todos esses infelizes a confiarem-se à guarda de tão bravo oficial. Desgraçados! A morte mais afrontosa esperava-os, daí a pouco!

O aparecimento de uma jangada, na praia e o fato de apresentar uma das vítimas diversas punhaladas, provam-nos que o suplício foi lento, que deu tempo a preparar-se aquele recurso de ocasião, e que pronta a jangada, os lugares, dela, foram disputados, a punhaladas!

Outro fato, que enche a imaginação de horror, é estarem todas as vítimas revestidas de salva-vidas, provando-se assim, que boiaram longas horas ou longos dias, sempre à espera de um socorro, que se a morte lhes levou, em meio de sofrimentos que ninguém pode calcular.

O desespero, a loucura, as maldições casaram-se, por Logo tempo, com a fúria indômita do mar; a fome, a sede, o frio, vieram, ainda, pungir mais os últimos alentos desses infelizes, para quem Deus nitri existia e para quem humanidade era uma palavra vã.

Homens, mulheres e crianças morreram, após uma cruciante expiação de faltas que não tinham, abandonados, em pleno Oceano, pela misericórdia divina e pela solidariedade e humana.

Seus corpos mutilados, serviram de pasto à voracidade dos peixes, nas águas, e à gula dos corvos, sobre a praia. Pode-se dizer, que, com esse medonho acontecimento, o luto cobre todo o Brasil, porque contam-se por centenas as famílias, que ali perderam algum, ente querido. Positivamente, a palavra é glacial, em certos momentos, para exprimir as angustias, que pungem o coração, como se um punhal o atravessasse.

Só o pensamento de cada um, evocando os horríveis pormenores dessa tragédia, poderá, pela extensão da sua dor servir de medida aproximada, da desgraça incomparável, que nos enluta, neste momento. (REVISTA ILUSTRADA, N° 463)

Relatório Apresentado ao Exm° Sr. Dr. Joaquim Jacintho de Mendonça, 3° Vice-Presidente, Por S. Exª o Sr. Dr. Rodrigo de Azambuja Villanova, 2° Vice-Presidente, ao Passar-lhe a Administração Da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul

Rio Grande do Sul – Quinta-feira, 27.10.1887

Naufrágios

Por telegrama de 14 de julho último participou-me a Capitania do Porto o naufrágio na costa do vapor "*Cavour*", escuna nacional "*Evora*" e um "*lúgar*" ([95]) inglês, cujas tripulações salvaram-se à exceção da deste, cujo destino ignorava, bem assim que o Paquete nacional "*Rio Apa*" que havia aparecido na barra na tarde de 11 do dito mês, fizera-se ao mar e até aquela data não aparecera.

Ordenei então que o vapor "*Lima Duarte*" saísse a percorrer a costa. Daqueles naufrágios dei imediatamente conhecimento ao Ministério da Marinha.

Por telegrama de 15 do mesmo mês participou-me o administrador da Praticagem da Barra que o vapor "*S. Leopoldo*" percorrera a Costa do Norte e o "*Lima Duarte*", sob seu comando, a do Sul, até vinte milhas da Barra, nada encontrando, mas que davam à praia objetos que, com certeza, pertenciam ao "*Rio Apa*", pelo que era sua

[95] Navio a vela cuja mastreação era constituída de gurupés e três mastros de lúgar. Etimologia inglesa: lugger

opinião que este Paquete tinha soçobrado procurando vencer o mar e o vento que o atiravam para a terra, corroborando isso o fato de ter-se avistado o navio pouco antes das 14h00, desaparecendo logo depois em espessa cerração, que obstou sua entrada, não tendo tempo de afastar-se da costa até às 21h00, ocasião em que caiu forte temporal.

No dia 16, participou-me ainda o mesmo administrador terem dado à costa volumes, beliches, portas de camarotes, que presumia serem do "*Rio Apa*", bem como um volume rotulado para Corumbá, e que seguia a percorrer a Costa do Sul, tendo no dia anterior seguido o "*Lima Duarte*".

Na mesma, data me comunicou o cônsul brasileiro em Montevidéu que o Paquete "*Rio Jaguarão*", que dali saíra à procura do Apa, perdera-se em ponta Este do Maldonado, salvando-se a tripulação.

Constantemente recebia esta Presidência notícias do aparecimento de malas, fardamento de oficiais, etc., o que tudo fazia crer no naufrágio do "*Rio Apa*", até que finalmente deram à costa cadáveres da tripulação e passageiros do mesmo Paquete.

Tendo diversos cidadãos residentes na cidade do Rio Grande pedido autorização para, por sua conta, fazerem sair o vapor "*Jaguarão*" à procura do "*Rio Apa*", telegrafei ao Capitão do Porto nesse sentido, e ele respondeu-me que aquele vapor não estava em condições de sair.

Os vapores "*Lima Duarte*" e "*S. Leopoldo*" constantemente percorriam as Costas Sul e Norte da Barra e nada encontraram. Tendo, por ordem do Governo, vindo até à Barra o cruzador "*Almirante Barroso*" que ali fundeou na noite de 2 de Agosto, nenhum vestígio encontrou do "*Apa*".

Por telegrama, de 2 do citado mês de agosto, determinou o Exmº Sr. Conselheiro Presidente do Conselho que fosse aberto minucioso inquérito sobre tudo quanto ocorrera com referência ao sinistro do "*Rio Apa*".

Imagem 22 – Revista Ilustrada, n° 463, 26.08.1887

Expedi ordem ao Capitão do Porto nesse sentido e o resultado remeti ao Governo, ficando provado que o "*Rio Apa*" não entrou à Barra por motivo de força maior.

Logo que começaram a aparecer destroços do navio que se supunha ser do "*Rio Apa*", o Inspetor da Alfândega do Rio Grande, mandou o guarda-mor Perry, com toda a força disponível, percorrer a costa com ordem de requisitar força da guarnição.

Mandei a força policial estacionada nas Torres percorrer também a costa, determinando igual serviço em Mostardas, onde o respectivo delegado de polícia procedia a inquérito sobre roubos havidos nos salvados.

A pedido do agente da Companhia Nacional no Rio Grande, mandei pôr à sua disposição as praças de que precisasse para com elas percorrer a costa, arrecadando o que fosse dando à praia.

Todas as providências possíveis foram dadas por esta Presidência não só com referência à procura do "*Rio Apa*", como também à guarda dos salvados, auxiliando-me as autoridades competentes com dedicação e zelo.

A catástrofe do Paquete "*Rio Apa*", que tanta consternação produziu, despertou os sentimentos generosos de algumas associações, e é assim que a sociedade dramática particular "*Club União da Vila de Santa Cruz*" remeteu-me a quantia de 211$000, produto de um espetáculo, para ser distribuído pelas famílias necessitadas das vítimas daquele naufrágio, quantia essa que se acha em poder do Sr. Secretário do Governo para oportunamente ter o conveniente destino; e a sociedade também particular "*Progresso Dramático*", desta capital, participou-me haver recolhido ao Banco da Província a de 1:127$000 do mesmo modo alcançado para igual fim.

Solicitei ao Governo Imperial uma relação das famílias em condições de serem contempladas, a fim de ser realizada a distribuição. Para mais esclarecimentos insiro o telegrama seguinte que em 9 de agosto último dirigi ao Exm° Sr. Presidente do Conselho:

Respondo telegrama de V. Exª de ontem. Apenas tive notícia naufrágio "*Cavour*" e aparecimento destroços de outros navios, foram expedidas as devidas ordens às autoridades policiais de Mostardas, Estreito e Torres para percorrerem Costa a fim de impedirem pilhagem salvados, sepultarem cadáveres, fazerem inquérito e prenderem ladrões.

Delegado Polícia de Torres com força policial e auxiliado pelo comandante polícia Conceição do Arroio, guarda mor da Alfândega com seus guardas têm exercido vigilância constante naquela parte da Costa. Subdelegado de Mostardas e Estreito com a seção policial de S. José do Norte e praças da do Rio Grande percorrem a Costa Sul, fazendo aqueles serviços.

Estas duas autoridades aproveitando a boa vontade dos moradores dos respectivos distritos organizaram um grupo de Corre-Costas, isso é, de particulares destinados a percorrer e policiar a Costa, tendo à sua testa o subdelegado Idalino Silveira e merecendo todos gerais elogios pelo modo porque tal serviço se tem desempenhado.

À um preposto da companhia nacional de paquetes mandei pela, guarnição do Rio Grande fornecer as praças de que necessitasse para efetuar a arrecadação dos salvados, procedendo ele em tudo de acordo com a autoridade policial; esta força comandada por um oficial ainda lá estacionado. Ao delegado de S. José do Norte mandei também dar pela mesma guarnição as praças necessárias para coadjuvar a polícia de Mostardas e Estreito.

O Dr. Chefe de Polícia tem estado em ativa correspondência com todas as autoridades policiais daquela localidade, recebendo comunicações e dando instruções para o bom desempenho do serviço. Tem-se feito inquérito e autos de corpo de delito.

Costa larga e inóspita torna impossível perfeita vigilância, pelo que pode-se ter dado algum abuso.

> Médico que foi examinar cadáveres, nenhum resultado positivo pode obter sobre causa imediata da morte, devido ao estado adiantado de decomposição; sendo, entretanto, opinião de muitos habitantes da Costa, habituados a verem cadáveres de náufragos, que a morte não se deu por efeito de frio ou fome, como a alguém parecia, e sim da violência do temporal.
>
> Também mandei proceder a rigoroso inquérito sobre a pilhagem dos salvados e aparecimento de jangadas, botes, etc... que denunciavam ter servido aos náufragos do "Rio Apa", e posso declarar que felizmente carece de fundamento a opinião dos que afirmavam que aqueles infelizes morreram de fome e frio, porquanto não apareceu jangada alguma, e sim dois botes e uma lancha, sendo o mais obra de indivíduos que à verdade antepõem o gozo de dar ao público notícias de sensação, se bem que inexatas. (RDP, 27.10.1887)

Relatos Pretéritos – Naufrágio do "Rio Apa"

Múcio Scervola Lopes Teixeira (1888)

TRAGÉDIA NO OCEANO

Não há notícia de sinistro mais horroroso, em mares brasileiros, do que a monstruosa hecatombe dos passageiros do paquete Rio Apa. O "*Paiz*", encarando friamente os fatos que se relacionam com esse naufrágio nas costas do Rio-Grande do Sul, diz no seu n° de 29 de Julho do corrente ano (1887):

> Os telegramas que hoje publicamos ainda concernentes ao naufrágio do Rio Apa, vem aumentar a consternação causada por esse terrível desastre e pôr em relevo a negligência das autoridades e da companhia a qual pertencia o vapor.
>
> Pelo exame dos cadáveres, que chegam às praias do Norte e do Sul da Barra do Rio Grande, se verifica:

1° que todos estão revestidos de coletes ou cintas salva-vidas.

2° que as vítimas do naufrágio rolaram com vida, durante alguns dias, na solidão do Oceano.

3° que, pela conservação da existência, posta em risco, ou pela concorrência aos meios da salvação, ou talvez pela fome, houve luta sinistra e desesperada, apresentando alguns cadáveres ferimentos de punhaladas.

4° que, à vista da conservação dos corpos, após tantos dias depois do naufrágio, e pelo exame dos mesmos é evidente que muitos pereceram por inanição.

Todas estas circunstâncias, profundamente lamentáveis, eram previstas ou supostas, muito antes que nos chegassem, como agora chegam, os horrorosos pormenores dessa imensa catástrofe. O próprio fato de não aparecer um só cadáver, logo após o naufrágio quando já davam à costa alguns destroços do navio, malas e volumes de mercadorias, era indício suficiente para se presumir que nem todos haviam perecido instantaneamente e que, portanto, vagavam sobre as ondas, na esperança, infelizmente malograda, de encontrar algum socorro.

Pelo que se sabe, os rebocadores que saíram a Barra limitaram-se a percorrer a costa, poucas milhas ao Sul e ao Norte da mesma Barra. Não se mandou, porém, um só vapor fazer a exploração do oceano, quando, entretanto, era sabido e patente que o "*Rio Apa*" não tivera tempo e nem tinha força para amarar-se muito, visto que a sua velocidade era apenas de 10 milhas por hora.

Os caracteres que apresentam os cadáveres que agora são encontrados, denunciam eloquentemente a grandeza do sinistro e a incúria, a negligência, a

desumanidade com que o governo e a companhia proprietária do Rio Apa se houveram nessa desgraçada emergência. (LOPES TEIXEIRA)

Arthur de Azevedo (1903)

PAULINO E ROBERTO

O Paulino toda a vida remou contra a maré! Para cúmulo da desgraça, o destino atirou-lhe nos braços uma esposa que não era precisamente o sonhado modelo de meiguice e dedicação. Adelaide não lhe perdoava o ser pobre, o ganhar apenas o necessário para viver.

O seu desejo era ter um vestido por semana e um chapéu de quinze em quinze dias, – possuir um escrínio de magníficas joias, – deslumbrar a Rua do Ouvidor, – frequentar bailes e espetáculos, – tornar-se a rainha da moda. Não se podia conformar com aquela vida de privação e trabalho. O Paulino, que era a bondade em pessoa, afligia-se muito por não poder proporcionar à sua mulher a existência que ela ambicionava.

Fazendo um exame de consciência, o mísero acusava-se de haver sacrificado a pobre moça, que, bonita e espirituosa como Deus a fizera, teria facilmente encontrado um marido com recursos bastantes para satisfazer todos os seus caprichos de "*Frou-frou*" sem dote.

Ele só tinha um amigo, um amigo íntimo, seu companheiro de infância, o Vespasiano, que um dia lhe disse com toda a brutalidade:

– Tua mulher é insuportável! Eu, no teu caso, mandava–a para o pasto!

– Oh! Vespasiano! não digas isso!

– Digo, sim! Senhor! digo e redigo... – Vocês não têm filhos; portanto, não há consideração nenhuma que te obrigue a aturar um diabo de mulher que todos os dias te lança em rosto a tua pobreza, como se ela te houvesse trazido algum dinheiro, e o esbanjasses!

– Isso não é conselho que se dê a um amigo, nem eu tenho razões para me separar de Adelaide.

– Pois não te parece razão suficiente essa eterna humilhação a que ela te condena?

– Pois sim, mas quem me manda ser tão caipora?

– Não creias que, se melhorasses de posição, ela melhoraria de gênio. Aquela é das tais que nunca estão contentes com a sorte, nem se lembram de que Deus dá o frio conforme a roupa. Se algum dia chegasses a ministro, ela não te perdoaria não seres presidente da República!

– Exageras.

– Pode ser; mas afianço–te que mulher assim não a quisera eu nem pesada a ouro! Prefiro ficar solteiro.

Efetivamente, Vespasiano, apesar de ser muito amigo de Paulino, não o frequentava, tal era a aversão que lhe causava a presença de Adelaide. Não a podia ver.

Paulino em vão procurava por todos os meios e modos melhorar de vida, aumentando o parco rendimento, quando um comerciante, seu conhecido, lhe propôs uma pequena viagem ao Rio Grande do Sul, para a liquidação de certo negócio. Era empresa que lhe poderia deixar um par de contos de réis, se

fosse bem sucedida. Instigado pela mulher, a quem sorria a perspectiva de alguns vestidos novos, Paulino partiu para o Rio Grande a bordo do "*Rio Apa*"; tendo, porém, desembarcado em Santa Catarina, perdeu, não sei como, o paquete, e foi obrigado a esperar por outro. Antes que esse outro chegasse, recebeu a notícia de que o "*Rio Apa*" naufragara, não escapando nenhum homem da tripulação, nem passageiro algum. Do próprio paquete não havia o menor vestígio. Sabia-se que naufragara porque desaparecera. Paulino agradeceu a Deus o ter escapado milagrosamente ao naufrágio.

Ao ver o seu nome impresso nos jornais, entre os das vítimas, atravessou-lhe o espírito a ideia de calar-se, fazendo-se passar por morto. Não sei se ele teria lido o Jacques Amour, de Zola, ou a Viuvinha, do nosso Alencar.

– Em vez de me livrar da Adelaide, como aconselhava o Vespasiano, livrá-la-ei de mim. Ora está dito! Seremos ambos assim mais felizes...

Ninguém o conhecia em Santa Catarina, e ele, de ordinário taciturno e reservado, a ninguém se queixara de haver perdido a viagem, de modo que pôde executar perfeitamente o seu plano. Calou-se, muito caladinho, e deixou que a notícia da sua morte circulasse livremente, como a dos demais passageiros do "*Rio Apa*". Escusado é dizer que mudou de nome. Tendo feito conhecimento com um rico industrial teuto-brasileiro, ex-colono de Blumenau, foi com este para o interior da Província, e, como era inteligente e trabalhador, não tendo mulher que o "*encabulasse*", arranjou muito bem a vida, conseguindo até pôr de parte algum pecúlio ([96]).

---

[96] Pecúlio: pé-de-meia.

Passaram-se anos sem que Roberto, o ex-Paulino, tivesse notícias de Adelaide. Resolveu um dia ir ao Rio de Janeiro, a passeio, convencido de que ninguém mais se lembrava dele, nem o reconheceria, pois deixara crescer a barba, engordara extraordinariamente, e tinha um tipo muito diverso do de outrora. O seu primeiro cuidado foi passar pela casinha de porta e janela onde morava, na Rua do Alcântara, quando embarcou para o Sul. Não a encontrou: tinham erguido um prédio no local outrora ocupado pelo ninho dos seus amores sem ventura.

Informou-se na venda próxima que fim levara a viúva de um tal Paulino, morador naquela rua, náufrago do "*Rio Apa*"; ninguém se lembrava dessa família, e ele teve a sensação de que era realmente um defunto. Procurou ver Vespasiano, e viu-o, quando saía da Alfândega, onde era empregado. O seu movimento foi correr para o amigo e dizer-lhe:

– Olha! sou eu! não morri! venha de lá um abraço! – mas conteve-se, e deixou-o passar, saboreando um cigarro.

– Como está velho! pensou Paulino; eu decerto não o reconheceria, se o supusesse tão morto como ele me supõe a mim! Deixá-lo! Eu morri deveras, e nada lucraria em ressuscitar, mesmo para ele, que era o meu único amigo.

Bem inspirado andou o morto em não se dar a conhecer, porque, alguns dias depois, achando-se num bondinho da Praça Onze, atravessando a Rua do Riachuelo, viu entrar no carro o Vespasiano, acompanhado por uma senhora que era Adelaide sem tirar nem por.

Paulino conteve o natural sobressalto que lhe causou aquela aparição. Ela vinha muito irritada. Logo que se sentou, voltou-se com mau modo para Vespasiano, e disse-lhe:

– Eu logo vi que você me dizia que não!

Paulino reconheceu a voz da sua viúva.

– Mas, reflete bem, Adelaide; aquele dinheiro está destinado para o aluguel da casa, e tu não tens assim tanta necessidade de uma capa de seda!

Adelaide soltou um longo suspiro, e expectorou esta queixa bem alto para que todos a ouvissem:

– Meu Deus! que sina a minha de ter maridos pingas! Você ainda é pior que o outro!

– Ah! se ele pudesse ver-nos lá do outro mundo, murmurou entre os dentes Vespasiano, como se riria de mim!

Roberto ficou muito sério, olhando com indiferença para a rua, mas Paulino riu-se, efetivamente, no fundo do oceano. (AZEVEDO)

Relatos Hodiernos – Naufrágios

Newton Vilela JUNIOR (2015)

A Terra de Ninguém

[...] Segundo relatos do historiador Homero Vasques Rodrigues, morador do Hermenegildo [Santa Vitória do Palmar], como a região dos Campos Neutrais era acometida por fortes ventos e era de difícil navegação, as embarcações que se dirigiam ao Prata eram obrigadas a navegar muito próximo à costa, atrás dos bancos de areia.

Aproveitando-se desse fato, as populações que viviam atrás dos banhados, utilizavam, como estratégia de pirataria, a colocação de tochas sinalizadoras ao longo da costa, nas chamadas dunas primárias, de cerca de treze metros de altura. E as sinalizavam por meses seguidos, fazendo-se de referência às embarcações de que ali tinha início o continente.

Em determinadas ocasiões, eles deslocavam essas tochas para cerca de 2.000 metros do local original, adentrando as dunas e fazendo com que as embarcações, ao retornarem, perdessem a orientação e encalhassem próximo à praia onde ocorriam sangrentos atos de pirataria.

Apesar de serem fatos não documentados, que vieram ao conhecimento através da voz corrente popular, contados de gerações a gerações, Lauro Barcellos, oceanógrafo da Praia do Cassino, nos conta que certamente alguns naufrágios foram ocasionados por esses piratas e foram muito comuns até o final do século XIX. Segundo ele, são ainda muito comuns nos dias de hoje. Se uma embarcação naufragar neste litoral hoje, provavelmente em meio dia ele esteja totalmente saqueado.

O mais famoso naufrágio foi o do Galeão Inglês "*Príncipe de Gales*", em 1861, que gerou o rompimento das relações Brasil X Inglaterra, já que D. Pedro II não aceitava a exigência do Governo Inglês por uma retratação pública e o pagamento de indenização. Segundo citado historiador, à medida que o trânsito de navios nesta costa em direção ao pacífico aumentou, impulsionado pelo crescimento dos mercados uruguaio, argentino e até chileno, começaram a se instalar os faróis. Hoje, na extensão da praia do Cassino, existem quatro faróis que orientam a navegação na região. Os faróis passaram a delimitar e garantir a navegabilidade a partir de 1910.

Relatos ainda apontam saques ocorridos naquela costa até o final do século passado. Barcos que naufragavam eram saqueados e tinham suas cargas levadas pelos piratas. Segundo o oceanógrafo Lauro Barcellos, as embarcações sempre que chegavam ao Sul encontravam um mar muito desafiador. Ventos fortes, somados às tempestades, que ocorrem com frequência nesta parte do Brasil, propiciavam um ambiente ideal para que muitas das embarcações naufragassem em suas águas. Ainda, segundo ele, puderam ser contadas em torno de 287 embarcações enterradas neste litoral. O naufrágio visível mais famoso é o do navio Altair, que encalhou na costa no ano de 1978 e que hoje já se mostra quase que totalmente corroído. (JUNIOR)

Relatos Pretéritos – Barra do Rio Grande

Auguste de Saint-Hilaire (1820)

RIO GRANDE, 19 de agosto (1820). – Hoje acompanhei o Conde à Barra. Embarcamos numa galera pertencente ao Rei, e cuja tripulação trajava roupas brancas.

Do Rio Grande à Barra contam-se, aproximadamente, duas léguas. O canal de navegação segue quase sempre a direção Norte-Sul e é indicado por balizas, que têm o inconveniente de serem muito frágeis e que podem facilmente ser arrastadas pela correnteza. Chegados à Barra, desembarcamos na ponta Sul, onde o terreno é completamente arenoso.

Na margem, há uma casa bastante grande, coberta de colmo, na qual se estabeleceu uma guarda de ordenanças, encarregada de visitar as embarcações que saem, para impedir a fuga de algum desertor. Junto dessa casa estão peças de artilharia sem reparos, destinadas a defender a entrada da Barra.

Embarcamos na ponta Sul, atravessamos a Barra, que tem pouca largura, para chegar à ponta Norte, onde estão colocadas, igualmente, algumas peças de artilharia. De Laguna até o Rio Grande, a própria natureza se incumbiu da defesa da costa, e aqui, onde a Barra apresenta difícil transcurso, poderia ela ainda ser defendida por fogo cruzado, partido das duas margens.

Junto às baterias há uma casa coberta de telhas, destinada a alojar um destacamento de soldados. Além, avista-se uma torre quadrada que serve de sinalização aos navegadores e que se divisa à distância de seis léguas do Mar; nos arredores, algumas choupanas construídas desordenadamente.

Nada se iguala à tristeza desses lugares. De um lado, o bramir do Oceano; e do outro, o Rio. O terreno, extremamente plano e quase ao nível do Mar, é todo areal esbranquiçado, onde crescem plantas esparsas, principalmente o "*senecio*" ([97]). [...] O refluxo das águas do Rio, produzido pelo Mar, e a falta de profundidade são as causas das dificuldades que a Barra apresenta à navegação e dos naufrágios frequentes que ali ocorrem. Para preveni-los, foram tomadas, entretanto, várias precauções.

A torre, da qual já falei, indica aos navegantes a embocadura do Rio. Um homem encarregado de sondar constantemente a Barra, por meio de sinais, informa às embarcações se a quantidade de água, que varia sem cessar, lhes permite a entrada; estas também fazem sinais indicativos sobre o calado de suas embarcações; enfim, quando saem ou entram, o prático da Barra, num pequeno barco denominado catraia ([98]), vai mostrando, por meio de uma

---

[97] Senecio: maria-mole, mal-me-quer – Senecio brasiliensis

[98] Catraia: embarcação de pouco calado, movida a vela ou a remo geralmente manobrada por uma só pessoa.

bandeira, que ele inclina de um lado ou de outro, o caminho a seguir. O prático recebe dez mil-réis de cada embarcação que sai ou entra.

A Barra do Rio Grande apresenta uma notável singularidade: é que não fica sempre no mesmo lugar. Nesses últimos vinte anos, passava-se por um canal mais ao Norte que a Barra atual, mas as areias o foram obstruindo, pouco a pouco, e no decorrer do último ano, dá passagem apenas a pirogas. A nova Barra começara a ser aberta há cerca de cinco anos, tornando-se navegável à época em que a outra ficou impraticável. (HILAIRE)

Robert C. Barthold Avé-Lallemant (1858)

No dia seguinte (22.02.1858) o Mar estava inteiramente cor de cinza; achávamo-nos à altura da costa do Rio Grande. Ao meio-dia avistamos tristes e alvas dunas, cuja cadeia parecia infindável. Em pouco surgiram dentre o Mar de areia e a areia do Mar dois faróis, um redondo, vermelho, e outro quadrado, azul. O "*Imperatriz*" começou a trocar sinais com o farol.

O nosso comandante queria 13 palmos de profundidade na Barra, mas o farol acenou que não. A entrada media apenas 12 palmos de profundidade e ancoramos contra violentíssima ressaca. Então, numa situação nada invejável, aguardamos os acontecimentos.

Mas a princípio nada sucedeu. Apareceu uma hora depois, por trás das ondas revoltas, um grande barco à vela, que lançou ferro e parecia não preocupar-se conosco. Quase já nos tínhamos familiarizado com o pensamento de irmos para Montevidéu, em lugar de Rio Grande, quando velejou em nossa direção uma catraia capaz de navegar no Mar e se pôs ao nosso lado. [...]

A Barra do Rio Grande é, sem dúvida, uma das mais desagradáveis e mais perigosas que existem e poucos portos se encontrarão em que, em proporção com os navios entrados, tenha havido tantos naufrágios como aqui. Fora, no Mar, estendem-se os baixios, e em frente da Barra um banco de areia; ao norte ou ao sul desta se acham as passagens, variáveis, aliás, de local e de profundidade; por vezes ambas as passagens estão más, sendo necessárias exploração e observação diárias para permitir a entrada do navio ou adverti-lo de que não pode entrar. Não nos podia, pois, admirar, mas, apenas assustar um pouco que a nossa catraia, velejando entre altas ondas, topasse em alguma coisa, pois havíamos escolhido a passagem mais curta e mais rasa. Em vez disso, ela prosseguiu em águas navegáveis e aproximou-se da terra.

Veem-se infelizmente restos e destroços de navios naufragados que se elevam sobre os baixios. Todavia, pode-se dizer que se é fácil ocorrer um naufrágio na Barra do Rio Grande, por outro lado se consegue sem dificuldade salvar as vidas humanas.

O solo é arenoso; quase todos os navios o roçam na entrada e na saída, sem por isso encalharem ou serem danificados. Mas, mesmo quando encalham, a sua perda não é obra de um minuto ou de poucas horas. Tanto que em casos ocorridos com navios de colonos, todos os emigrantes foram salvos.

O estado crítico da Barra do Rio Grande é, porém, uma preocupação para a Província e uma questão vital para a Cidade do Rio Grande. Mas se a entrada fosse ainda pior, poderia realizar-se ainda o plano de uma boa estrada de rodagem, uma estrada de ferro, um canal de Porto Alegre para Laguna, plano sobre o qual ainda voltarei mais tarde. Com isso muito perderia a Cidade do Rio Grande. (AVÉ-LALLEMANT)

Tragédia no Oceano

(Múcio Scervola Lopes Teixeira)

À Memória dos 120 Náufragos do Paquete Rio Apa

Senhor Deus dos desgraçados!
Dizei-me vós, Senhor Deus,
Se é mentira... se é verdade
Tanto horror perante os céus?!...
(CASTRO ALVES)

Como ao rijo soprar das ventanias
Os mortos boiam sobre as águas frias!
(FAGUNDES VARELLA)

A dúvida de Hamleto, a dúvida suprema
Dos que tentam vencer esse fatal dilema
Do ser e do não ser; – a enervante ironia
Que às gargalhadas ri, num choro de histeria;
A febre que nos mina e que não tem remédio,
A insônia, o desalento, o desespero, o tédio...

– Eis o mal que lateja e cresce surdamente
No aflito coração da inconsolável gente
Que entregou as porções mais caras de sua vida
A esse Navio-Esquife! – a máquina homicida
Que houve quem atirasse à solidão deserta
Do mar – que não é mais do que uma cova aberta:

Onde o mastro é a cruz, e os ventos os coveiros,
Que passam, a cantar, por entre os derradeiros
Estertores e ais dos náufragos: – que rolam
Na revolta extensão das vagas, que se empolam
E saltam, rebentando... e fervem, marulhosas,
Espumando e rugindo, em convulsões teimosas;
Ora erguendo-se ao céu, em líquidas montanhas,
Ora se retraindo ao fundo das entranhas
Do imenso abismo em treva, escancarado, eterno,
Onde há monstros! onde há vulcões! onde há o inferno!

Eu naufraguei: eu posso imaginar horrores l
Posso pintar ao vivo as explosões de dores,
Os presságios, o espanto, a rápida esperança
Que surge, pra mais fundo ir enterrando a lança
Do medo, do terror, – d'essa mortal tristeza
Que nos invade a alma em face da certeza

De um perigo iminente, horrível, sobre-humano,
Vendo tão longe o céu... e tão vasto o oceano! ...
Estou vendo a correr de um para o outro lado
Um pequeno, que ri, vendo o pai espantado...
Outro, que pede à Mãe um doce – no momento
Em que ela crava mais o olhar no firmamento! ...

É horrível de ver-se a nau desarvorada:
A corda, que rebenta ao choque da lufada,
Sibila, estala, zune... O pano, que se rasga,
Tem não sei que da voz da fera que se engasga
Com os ossos da presa, enquanto ruge, rouca,
Sentindo-a espernear por lhe fugir da boca! ...

Estoura o raio! ... Estoura a embarcação! ... Estoura
A onda – que de espuma o firmamento doura! ...
– Em pina-se o navio – e range surdamente...
Cai o mastro, esmagando uma porção de gente!
Uma vaga, que lambe a proa, cospe n'água
O homem do leme... uma outra inunda a viva frágua...

Oh! ... Rebenta a caldeira em nuvem de estilhaços! ...
Uns – nem soltam um ai... outros, ficam sem braços,
Sem olhos, sem saber da esposa idolatrada,
Do filhinho gentil, da Mãe – que de assustada
Nem podia rezar... Já ninguém mais se entende...
E um coro sem igual de súplicas se estende

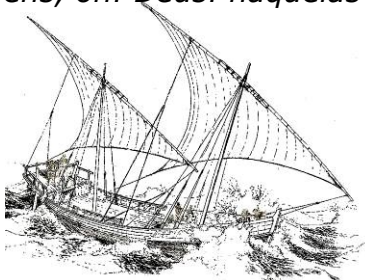
Da vasta solidão dos implacáveis mares
À vasta solidão dos insensíveis ares! ...
Aonde está Deus? – Não sei... Ah! mas se Deus existe
Como é que ele não vê aquele quadro triste,

Horrível, monstruoso?! ... Esse naufrágio bruto
Que a tantos leva a morte e a tantos traz o luto! ...

Como é triste morrer de um modo tão pungente
– A virtuosa Mãe, o filhinho inocente,
O esposo honrado e bom, a esposa casta e bela,
E a virginal irmã – que a virginal capela
Ostentava, gentil, tão cheia de esperanças! ...
E os bandos infantis das tímidas crianças,

Com lágrimas na falia e súplicas nos olhos,
Que a onda arrasta... atira, esmaga nos escolhos!
Há um confuso lutar, como as visões de um sonho.
E tudo se afundou n'um turbilhão medonho! ...
Mas nem todos aí morreram nesse instante;
Para maior angústia e dor mais lacerante,

Dizem... é espantoso! – e dizem a verdade:
Que rolaram do mar na imensa soledade,
Dia e noite a lutar – lutando tantos dias –
Uns míseros, que após tão lentas agonias
Deram à costa... e lá, de todo abandonados,
Uns morreram à fome... outros — apunhalados! ...

O cão, que encontra o cão ferido em seu caminho,
Lambe-lhe o ferimento e leva-o com carinho;
A formiga, que vê as outras esmagadas,
Deita-lhes terra em cima e toma outras estradas...
– Os elefantes têm- necrópoles sombrias:
E só o Homem deixa, assim, por tantos dias,
Tantos homens, oh! Deus! naquelas águas frias!

Crepúsculo, n° 15
Desterro (Florianópolis), SC – 30.07.1888

Sobre o "*Rio Apa*"
(Carlos de Faria)

À Múcio Teixeira
(Brilhante Poesia – Naufrágio do "*Rio Apa*")

Aquela abandonada e triste caravana
De almas entre o furor dos bravejantes mares
De certo que morreu bradando para os ares:
– A humanidade já deixou de ser humana!

Sim! Que o abutre espectral e negro do abandono
Foi desta vez [que horror] a bússola de morte
A tantos seres que hoje o interminável sono
Dormem na solidão, em lúgubre coorte!

Só de se imaginar nessa terrível cena,
O coração se rasga e grita e se espedaça;
E ainda se dizer que na amplidão serena
Do calmo Azul existe um Deus para a desgraça!

Tarde demais ergueu-se a santa mão do Auxílio
Aos náufragos que, em ais foram morrendo à toa
Do largo Oceano azul no aprofundado exílio
Onde, assim como a vaga a nossa esperança voa...

Eu, que adoro a tranquila e alegre cor das ondas
Quando abre o céu da noite a constelada umbela,
Doe-me essas narrações das trágicas, hediondas
Lutas do braço hercúleo e doido da procela. [...]

Laguna, 8 de agosto de 1887. [Dos Meteoros]

O Imbróglio do "Prince of Wales"

O naufrágio deste navio teve lugar na Costa do Albardão que compreende mais de quarenta léguas frequentadas por homens de má índole, em sua maior parte perfeitamente nomeados e ligados aos naturais do Estado Oriental que habitam as proximidades do Chuy até Castillos, conhecido pelo nome de Montonellos. Estes homens acodem às praias desde que nutrem esperanças de presas... (O MERCANTIL Nº 208)

Contrariando a ordem cronológica dos naufrágios, reportamos pormenorizadamente os funestos acontecimentos relativos ao Paquete "*Rio Apa*", da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, que soçobrou nos idos de 11 para 12.07.1887, no capítulo anterior, para que o leitor pudesse aquilatar os perigos daquela Costa inóspita e deserta, sujeita à ação do "*Terrível Carpinteiro*" e dos piratas litorâneos que saqueavam as cargas que vinham dar à praia.

A "*Questão Christie*", foi um impasse diplomático, entre o Império Brasileiro e o Britânico, que em decorrência do naufrágio do "*Prince of Wales*" desencadeou uma série de eventos, estimulados pela criminosa omissão de nossas autoridades que vinha represando uma grande insatisfação popular, em relação aos desmandos dos súditos britânicos que sistematicamente atentavam contra nossas leis e soberania.

O "*Prince of Wales*" foi o "*gatilho*" que precipitou esta "*Questão*" que ocorreu no período de 1862 e 1865, e que culminou, nos idos de 1863, com o rompimento das relações diplomáticas entre as duas nações. É importante, porém, conhecer alguns dos precedentes históricos que fomentaram a "*Questão Christie*":

– A “*Questão do Pirara*”, iniciada nos primórdios do século XIX e só resolvida em 1904 manteve estremecidas as relações entre os dois países em todo este período;

– A exigência do Governo Britânico à supressão do tráfico de escravos e à abolição da escravidão no Brasil (a produção nacional, graças a isso, crescia e se diversificava aumentando a competição com o comércio inglês);

– No dia 21.04.1839, vindo a barca de vapor “*Especuladora*” da ilha de Paquetá, próxima da capital do Império, com passageiros e famílias que tinham ido passear, como se aproximasse de um brigue inglês, para procurar a linha mais curta, a sentinela de bordo, Joseph Hain, bradou que se retirasse, e como do vapor ninguém ouvisse essa intimação indevida, fez fogo sobre os passageiros. Empregou sua bala brutal no Sr. João Soares de Bulhões, membro de uma família brasileira muito estimável, que, ferido mortalmente, poucas horas depois expirou. (PIMENTA BUENO)

– Em 09.11.1844, o Governo Brasileiro não renovou o Tratado de Comércio, de 1827, com o Império Britânico, que garantia privilégios aos comerciantes britânicos gerando grande descontentamento entre os ingleses;

– Em 08.08.1845, o Parlamento britânico, aprovou o “*Slave Trade Suppression Act*” ou “*Aberdeen Act*”, mais conhecido como “*Bill Aberdeen*” ([99]), que autorizava os comandantes da frota britânica a apreenderem qualquer navio suspeito de transportar escravos no Atlântico, gerando grande insatisfação na “*Terra Brasilis*”;

---

[99] Conde de Aberdeen: Lorde George Hamilton-Gordon.

- O evento que ficou conhecido como os "*Libertos da Barra de Serinhãem*", no dia 14.10.1855, em Pernambuco, envolvendo escravos africanos. O mal-entendido gerou uma nota arrogante do Encarregado de Negócios da Inglaterra no Brasil, culpando o governo brasileiro de negligência na repressão ao tráfico;

- Um oficial e tripulantes da Fragata "*Emerald*" envolveram-se num incidente que vitimou um guarda alfandegário no Rio de Janeiro; manipulado por Christie, o crime ficou sem julgamento;

- Entre 5 e 08.06.1861, o navio britânico "*Prince of Wales*" naufragou no Albardão, Costa do Rio Grande do Sul, a 87 km da Barra do Arroio Chuí, e teve, como era usual naquele ermos dos sem fim, sua mercadoria saqueada pelos piratas litorâneos que assolavam a região em busca de presas fáceis. O Sr. William Dougal Christie exigiu que o Governo Brasileiro indenizasse as perdas;

- Em 17.06.1862 o Capelão George Geoffrey Ward Clemenger, o Tenente John Eliot Pringle e o Guarda-marinha Geoffrey Hornby da fragata britânica "*HMS Fort*", embriagados e à paisana, desacataram e agrediram a guarda de um posto policial da Tijuca, no Rio de Janeiro, sendo imediatamente presos. Christie exigiu a demissão dos policiais envolvidos na prisão dos militares ingleses, além de continuar exigindo a imediata indenização da carga roubada do navio "*Prince of Wales*";

- Como o governo brasileiro não atendesse as exigências do ensandecido representante britânico, este ordenou ao Almirante inglês Warren que os navios de guerra britânicos aprisionassem as naus brasileiras no porto do Rio de Janeiro;

- Em 1863, Dom Pedro II determinou o pagamento, "*sob protesto*", da carga roubada do "*Prince of Walles*", exigindo, porém, um pedido de desculpas oficial por parte dos britânicos em relação ao apresamento de navios brasileiros. Diante da negativa britânica, o Império rompeu as relações diplomáticas com o governo de S.M.B.

- Em 1865, o governo de S.M.B., finalmente, apresentou desculpas oficiais ao governo brasileiro que, só então, reatou as relações diplomáticas com os britânicos.

O Desvairado William Dougal Christie

Para melhor entendermos esta Questão, é importante conhecer a vida pregressa de seu mentor intelectual, uma figura insana que jamais poderia ter sido nomeada para um cargo tão importante como o de Ministro de S.M.B. na Corte do Império do Brasil. Renato F. Maia de Mendonça, na sua obra "*Um Diplomata na Corte de Inglaterra - o Barão do Penedo e sua Época*" relata-nos no capítulo "*A Questão Christie*", as tresloucadas atitudes do Sr. William Dougal Christie:

> Quando Mr. Christie partia para o Brasil como enviado diplomático de S. M. britânica, não o precedeu muito boa fama.
>
> Carvalho Moreira informava com exatidão sobre a personalidade do novo Ministro, "*extraordinário indivíduo, que aprendeu a diplomacia no Território de Mosquito*" ([100]).

---

[100] Mosquitos: a Costa dos Mosquitos [ou Misquitos], também conhecida como Mosquítia, é uma região histórica do Caribe, formada pela costa atlântica das atuais Nicarágua e Honduras. Seu nome vem da tribo indígena local, os misquitos, e foi dominada por muito tempo pelo Reino da Grã-Bretanha. (pt.wikipedia.org)

Mr. Christie

De fato, Mr. Christie fora acreditado naquelas paragens meio perdidas da América Central, onde deu muito que falar. Seu temperamento cheio de suscetibilidades molestava-se com facilidade.

Pela primeira vez foi visitar a princesa herdeira, que estava em Petrópolis, com trajes não protocolares.

Os comentários e chistes chegaram a Londres, de onde Mr. Clark, correspondente do Jornal do Comércio, fez uma crônica divertida para o Rio. Mr. Christie não deixa passar em silêncio o episódio ridículo. Escreve uma carta ao conselheiro Sinimbu, Ministro de Estrangeiros, reclamando contra o artiguete. Sabia que Mr. Clark era empregado pago da Legação brasileira e amigo de Carvalho Moreira.

Na sua resposta, Sinimbu claramente rejeita a insinuação. O caráter do Ministro brasileiro era muito reconhecido e teria empregado todos os esforços para evitar a lamentável publicação...

Esse pequeno incidente, em outubro de 1860, não constituía bom agouro para o recém-chegado. A missão, de que estava investido, requeria todas as simpatias a seu favor, tanto do Governo como da imprensa.

A honra do Brasil vale tanto como a honra da Inglaterra, e ante uma agressão violenta não se curva o seu justo orgulho nem mesmo ao imenso poder da soberba Albion.

A recusa altanada de uma satisfação a que tem direito, responde o Brasil quebrando as suas relações com a Inglaterra.

O Governo já se achava de atalaia. Moreira havia sumariado a situação numa carta a Sinimbu:

> Para ab-rogar o "*Bill Aberdeen*" fala-se de um Tratado de Comércio, mas só não o queremos; propõe-se uma Convenção para julgar as proclamações por motivo de presas por meio de uma corte mista, com sede no Rio; apenas se começa a executá-la, é suspensa escandalosamente e sob pretextos frívolos; no mesmo tempo se expede essa raposa de Christie para atormentar-nos com a abertura do Amazonas, a solução da questão dos direitos da nacionalidade e de funções consulares...

Essas as condições da política internacional nos começos de 1860. A vergonha nacional da escravatura fornecia um motivo sempre doloroso e atual para invectivações ([101]) e censuras da Legação britânica no Rio. Para atender às reclamações que continuamente surgiam entre o Brasil e a Grã-Bretanha concordaram os dois países na assinatura de uma Convenção, a 2 de junho de 1858.

Mal a comissão mista criada pela Convenção iniciou suas funções, foi interrompida por uma nota de Mr. Christie ao Governo brasileiro, solicitando a retirada do representante inglês. Confirmavam-se as informações de Moreira. A "*raposa velha*" fora mandada para atormentar e, ansiosa no seu objetivo de fazer carreira, pretendia levar tudo a ferro e fogo.

É quando naufraga, em ponto deserto da Costa gaúcha, a barca inglesa "*Prince of Wales*". O cônsul britânico referia à Legação que a carga fora pilhada e havia suspeita até do assassínio de alguns tripulantes. Mr. Christie dirige uma nota áspera à chancelaria brasileira, pedindo inquérito. A apuração demonstrou que alguns caixões atirados pelas ondas sobre a praia, tinham sido roubados.

---

[101] Invectivações: acusações.

Mas de assassinato nem vestígio. Quanto ao roubo, fora obra de malfeitores refugiados no Uruguai e cuja extradição se achava pedida.

Antes da resposta decisiva, Mr. Christie exigiu a presença de um agente britânico no processo e gritou por uma indenização.

O acaso favorecia os intuitos belicosos do diplomata treinado na terra do mosquito. Sem estar resolvido o incidente, aparece outro.

Três oficiais da marinha de guerra britânica tinham baixado da fragata "*Fort*", à paisana. Em seguida se meteram num pileque profundo e resolveram desafiar um posto policial inteiro. Naturalmente passaram a noite num xadrez.

Logo que foram reclamados pelo Vice-almirante inglês tiveram liberdade imediata e sem instauração de processo.

Mr. Christie não podia perder ocasião de ameaçar. Queria fazer carreira e o seu comportamento irascível combinava com a ação necessária no momento.

O objetivo do Governo inglês – já observara Moreira na sua carta a Sinimbu – era arrancar-nos um Tratado de Comércio. Um Tratado de colonato, nos moldes dos anteriores conseguidos no velho reino, com tarifas escandalosamente preferenciais.

E se ameaçar com o "*Bill Aberdeen*" já não dava resultado, convinha buscar outra saída. Essa aparecia agora caolhamente, a Mr. Christie.

Entre o naufrágio da "*Prince of Wales*" em junho de 1861 e a prisão dos oficiais da "*Fort*" no mês de junho seguinte, mediava exatamente um ano, pretexto excelente para um ultimato.

Marquês de Abrantes

Em 05.12.1862, o sucessor de Sinimbu na pasta de Estrangeiros, o Marquês de Abrantes, vem receber o ultimato de Christie. Indenização por ele arbitrada para o roubo da carga, solução para o primeiro incidente.

Castigo rigoroso da sentinela insultada pelos oficiais ingleses, demissão do alferes que os prendeu, censura ao chefe de polícia da corte e seu substituto, além de plena satisfação pelo ultraje – tal o meio de resolver o segundo incidente.

O ultimato expirou a 20 de dezembro e a 31 era bloqueado ao pavilhão nacional o porto do Rio pelos navios de guerra britânicos. Cinco embarcações brasileiras apresadas e transportadas para a baía das Palmas, em águas territoriais. A nave capitânia ficava dentro do porto, ameaçando desembarque de parte da guarnição.

A afronta causou a maior irritação vista na população da Corte. Impossível conter o furor contra os comerciantes, o consulado e a Legação britânicas. A polícia teve de recorrer à tropa de linha.

Com sorriso amarelo nos lábios, Mr. Christie não esperava tal reação e achou mais prudente declarar que aceitava o arbitramento nos dois incidentes.

A dignidade do Império pareceu a Abrantes diminuída com um arbitramento por cargas roubadas. Preferiu pagar sob protestos as três mil e duzentas libras exigidas por Mr. Christie. Aceitou, porém, a solução arbitral para o outro caso, que foi submetido a Leopoldo I, da Bélgica.

Cabia agora a palavra ao Ministro brasileiro em Londres. Ia precisar agir com o sangue-frio, que não soubera ter um inglês.

Dirigindo o "*Foreign Office*", estava Lorde John Russell, que se inspirava na política de defesa à "*outrance*" ([102]) dos interesses britânicos, tão alardeada pelo primeiro-ministro.

As duas notas de Carvalho Moreira ao Conde Russell mostram um modelo raro na época, pela perfeição do seu estilo diplomático.

Na primeira de 05.05.1863, começa declarando:

> que a intenção do Governo Imperial não é reabrir uma questão, que deu lugar a uma profunda diferença de opinião entre os dois governos,

mas chama a atenção para o modo por que foram executadas as represálias no Rio de Janeiro.

Depois de recapitular as demonstrações de força naval realizadas no porto da capital, fatos notórios, "*considerados atos de guerra*", verdadeira "*ofensa gratuita*", analisa as circunstâncias em que se deram, assumindo "*o caráter de agressão*" aos brios da nação brasileira.

O dano moral não viera sem fortes perdas materiais para a propriedade de súditos brasileiros, em consequência do apresamento de cinco navios mercantes.

Não faltava polidez a um diplomata, onde se reconhecia "*a ideia elevada que têm os estadistas da Inglaterra das exigências da dignidade e da honra nacional*", para atender à justiça de uma dupla reparação.

---

[102] Outrance: falta de misericórdia.

Se o Governo Imperial desejava continuar relações amigáveis com o Governo Britânico, essas não podiam existir senão "*em termos honrosos para ambos os países*". Formula assim a solução satisfatória para a dificuldade presente:

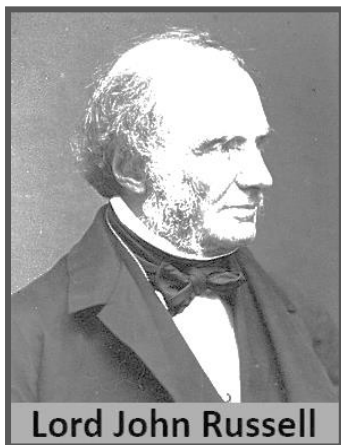
> Que o Governo de Sua Majestade britânica exprima seu pesar pelos fatos que acompanharam as represálias, e declare que não tivera a intenção de ofender a dignidade e de violar a soberania territorial do Império; e quanto aos danos resultantes do apresamento dos navios, que concorde o Governo Britânico em atender, mediante liquidação arbitral, à reclamação feita em favor dos interessados.

Tornava-se difícil expor mais clara e minuciosamente as pretensões mínimas do Governo brasileiro. Uma linguagem sem subterfúgios. Uma manifestação serena do ofendido contra o ofensor.

Em 18.05.1863, depois de uma demora displicente, vem a resposta de Russell, lacônica e pálida no seu teor. As represálias não tinham partido de qualquer sentimento inamistoso [any feeling unfriendly] ou fim agressivo [designs of agression] para com o Imperador do Brasil ou o território de Sua Majestade.

E terminava sugerindo a Mr. de Moreira que apresentasse a expressão desses sentimentos do Governo inglês, como uma contestação suficiente e satisfatória aos quesitos formulados na nota de 5 de maio.

Nenhum pesar manifestado pelos gestos de corsário. Muito longe qualquer ideia de reparar danos causados. Bastaria, aliás, restituir as 3.200 libras recebidas no Rio por Mr. Christie...

Moreira sente-se no momento mais delicado de sua carreira até então. Representante de um país ofendido, a que se nega qualquer reparação, de ordem moral ou material.

Lord John Russell

Eliminar situações vexatórias foi um programa na sua gestão em Londres. Nas relações com a Grã-Bretanha diminuiu o tom agressivo e de desconfiança, graças em parte ao seu influxo conciliador.

Chegava, porém, um momento de imprimir aos acontecimentos uma feição nova, mesmo carecendo de medidas radicais. Deixar de ser cordeiro para fazer também papel de lobo.

Em sua nota, de 25.05.1863, declara desde logo a Russell que não foi dada ao Governo Imperial a reparação de esperar, por parte do Governo britânico. A recusa peremptória de atender as reclamações enunciadas só faz "*agravar, se é possível, a ofensa feita ao governo do Brasil*".

E insiste no seu intuito amigável quando a nota de 5 de maio mostrou uma "*abstenção conciliatória no tocante às questões anteriores às represálias*", o que não justifica a reparação de agravos ulteriores recebidos – "*duas coisas inteiramente diversas*".

Aludia ao naufrágio da "*Prince of Wales*" e à prisão dos oficiais da "*Fort*", questões anteriores às represálias. Recapitula a atitude das autoridades britânicas. O bloqueio do porto do Rio de Janeiro durante uma semana. As ameaças do navio almirante no interior do porto. O desembarque premeditado de marinheiros. O cruzeiro nas águas territoriais do Império e a captura de cinco navios mercantes guardados por um vaso de guerra inglês, a pouca distância da capital... E todas essas represálias se pretenderam dominantes, "*pacíficas*..."

Esperava que melhor informado o Governo britânico se abstivesse "*de ratificar os procedimentos exorbitantes de sua Legação no Rio de Janeiro*". Perdida essa esperança via o Governo brasileiro a recusa de uma reparação "*pelos atos de violência gratuita praticados contra uma nação amiga, e que o governo britânico a nenhum preço houvera tolerado de qualquer potência do mundo*".

Não lhe falta coragem para dizer alto a verdade: – "*A superioridade de forças não deverá constituir um privilégio acima do direito e da justiça.*"

A indignação do jurista reponta nessas palavras, excitada pela realidade cruel...

Diante da recusa formal do Governo britânico em admitir as reclamações perdidas, "*não podendo sujeitar-se ao peso de uma ofensa irreparada*", declara interrompidas as relações com a Grã-Bretanha.

E pede passaporte para si, sua família e todo o pessoal da Legação. Às dez horas da noite do dia 28.05.1863, Carvalho Moreira teve os passaportes em mão, deixando Londres a 4 do mês seguinte. Pela manhã fria, atravessando a Mancha, o gentleman honorário de Londres ia aplicando a si as palavras, que Corneille pôs na boca do velho pai dos Horácios:

> Que vouliez-vous qu'il fît contre trois? – Qu'il mourût.

E de Paris glosava, em carta ao saudoso amigo e compadre Sinimbu, que não se considerava morto. Pelo contrário posso dizer com o nosso poeta:

> A minha terra ergui, e a minha gente!

Não andava desarrazoado esse contentamento consigo mesmo, na pessoa do diplomata brasileiro que tinha podido revidar pela primeira vez uma entre as

duas afrontas do Governo inglês. Tanto mais quanto a medida fora drástica e mostrava uma espinha dorsal no antigo domínio português. A interrupção das relações diplomáticas teve um efeito inédito na Inglaterra, especialmente no comércio, verdadeiramente surpreso com o desfecho.

Todos os jornais da Inglaterra, França e Alemanha publicavam a troca da correspondência entre o "*Foreign Office*" e a Legação em Londres, terminada pelo pedido dos passaportes. O Times perfidamente exagerava elogios à pessoa do Ministro Brasileiro, para atacar a conduta do seu governo. Lorde Derby dirigia a Moreira uma carta em 30.05.1863, convidando-o para um drink, começando por um "*Regret extremely*" ([103]). Lorde Russell é que "*não quis jamais dar uma expressão de regret, e quanto à indenização, disse que nem tomou conhecimento*".

Enquanto Palmerston declarava no Parlamento, referindo-se a Christie, "*o seu agente e o Governo inglês são only one*", esperava Moreira ver ainda aprovada a sua conduta.

É certo que Russell declarou em conferência a Moreira ter aconselhado a Rainha Vitória a demissão de Mr. Christie. Mas o que aparecia aos olhos de toda a gente era a ovação de Palmerston, considerando o agente britânico "*as a man of honour*" ([104]) e chamando o Governo brasileiro de caluniador...

Moreira, no entanto, não conseguia esconder a sua inquietação. Na dúvida e na incerteza, tinha feito em meio ao atropelo da mudança um ofício ao Marquês de Abrantes. Antes já pedira a Itamaracá que comunicasse o sucedido para o Brasil, pelo primeiro paquete de Bordéus.

---

[103] Regret extremely: lamento extremamente.
[104] As a man of honour: Como um homem de honra.

O Conselheiro Carvalho Moreira pede os seus passaportes a lord John Russell e deixa a Inglaterra.

A honra do Brasil vale tanto como a honra da Inglaterra, e ante uma aggressão violenta não se curva o seu justo orgulho nem mesmo ao immenso poder da soberba Albion.

A' recusa altanada de uma satisfação a que tem direito, responde o Brasil quebrando as suas relações com a Inglaterra.

Imagem 23 – Semana Illustrada nº 135, 12.07.1863

Agora em 06.06.1863, novamente se endereçava a Abrantes, "*oferecendo para as urgências do Estado a quantia de Rs. 4:000$000, meus vencimentos de um ano*..."

Depois desse sacrifício no altar da Pátria, ainda reforçava sua posição junto a Sinimbu: aguardo com toda confiança que o Governo Imperial me dará, nesta ocasião, a mais solene de toda a minha vida diplomática, uma marca pública de que aprovou sem equívoco nem reserva toda a minha conduta nesta questão de honra nacional. A ocasião mais solene de toda sua vida diplomática, sim. Agora experimentava uma necessidade viva de aprovação, porque sentia haver rompido completamente com o passado, com as tradições da inércia e do abatimento em que "*por longo tempo vivemos 'vis-a-vis' ([105]) do governo inglês*".

Renegando essa "*teoria do medo pro bono pacis*" ([106]), não invejava a glória dos seus adeptos. Temia, porém, qualquer vacilação do Governo Imperial em assentir cabalmente naquele gesto de energia e dignidade. No Brasil, o conselheiro Carvalho Moreira encontrava na imprensa e na opinião um apoio caloroso. Todos se sentiam vingados das insolências de Mr. Christie.

E o "*leão do Rio*" ([107]), que foi tão requisitado nos bailes e festas da sociedade, revivia dessa vez para o grande público, a massa popular nas caricaturas dos periódicos e semanários.

O famoso Henrique Fleiuss desenhava para a Semana Ilustrada um esboço animado sobre a ruptura das relações com a potência insular.

---

[105] Vis-a-vis: face a face.
[106] Pro bono pacis: para o bem da paz.
[107] Leão do Rio: Carvalho Moreira

> De pé, altaneiro e impecável no seu fraque, Carvalho Moreira rasgava um diploma, onde se viam escritas "*relações entre Brasil e Inglaterra*". Sentado à mesa de trabalho, Lorde Russell lhe estendia, com um riso cínico, os passaportes, enquanto o leão de Albion se enroscava soberbo... "*A honra do Brasil vale tanto como a honra da Inglaterra*" – dístico excelente para justificar até uma declaração de guerra. O Governo Imperial não falhou na hora necessária. *Mr*. *Christie tinha os seus passaportes*, *largando atrás de si uma onda de antipatias na sociedade e uma avalanche de impopularidade*.
>
> E a 29 de julho de 1864, Carvalho Moreira era agraciado com o título de Barão do Penedo, por um decreto imperial.
>
> Muitos instantes de dúvida perpassaram até esse resultado feliz. (MENDONÇA)

Vamos repassar, a seguir, alguns dos precedentes da "*Questão Christie*", reportando artigos e manifestações de toda ordem que mostram, sem sombra de dúvida, a arrogância dos súditos ingleses e seu desprezo pelas leis das "*nações amigas*".

O "Bill" do Lorde Aberdeen (08.08.1845)

História Criminal do Governo Inglês Desde as Primeiras Matanças da Irlanda até o Envenenamento dos Chinas, Anotada e Aumentada com A História de Muitos Fatos Modernos Tanto no Brasil Como em Domínios de Portugal

Apresamento da Galeota - Alexandre

Requerimento de Defesa Dirigido ao Trono Imperial

HISTORIA CRIMINAL

DO

GOVERNO INGLEZ

DESDE

AS PRIMEIRAS MATANÇAS DA IRLANDA

ATÉ

O ENVENENAMENTO DOS CHINAS

POR

Elias Regnault.

TRADUZIDA DO FRANCEZ,
ANNOTADA, E AUGMENTADA COM A HISTORIA
DE MUITOS FACTOS MODERNOS
TANTO NO BRASIL
COMO EM DOMINIOS DE PORTUGAL

POR

Um Brasileiro.

Delenda Carthago.

RIO DE JANEIRO,
TYP. UNIVERSAL DE LAEMMERT,
RUA DO LAVRADIO, N.º 53.

1842.

Imagem 24 – História Criminal (REGNAULT)

Senhor. – Um imprevisto acontecimento, ofensivo aos direitos da nação brasileira, e desairoso à glória e dignidade de seu jovem e adorado monarca, obriga-me hoje a comparecer perante o augusto trono de V.M.I. A galeota brasileira "*Alexandre*" acaba de ser apresada pelo brigue de guerra inglês "*Grecian*", de que é comandante William Smyth. Este ato é uma violação flagrante dos direitos do Império, como nação Independente e livre; é um atentado contra os Tratados existentes entre o Brasil e a Grã-Bretanha; é um insulto às armas de V. M. I., com que se cobria a galeota; é uma nódoa que recebe sobre sua gloriosa coroa.

Cumpre que o Governo Imperial empregue todos os seus esforços afim de vindicar ([108]) a honra nacional indignamente aviltada; é precisa uma pronta, completa e solene satisfação ao País.

E não é esta a primeira vez que à nossa dignidade de nação livre arrogam os súditos da S.M.B. graves insultos.

Ainda nesta capital, no Império todo, se não riscou da lembrança o apresamento do brigue português "*Saudade*" debaixo do fogo das baterias das Fortalezas do Império. Ainda não se lançou o véu do olvido sobre as hostilidades praticadas de bordo dos navios de guerra ingleses surtos neste porto contra os pequenos barcos que navegam na Baía de Niterói, hostilidades praticadas até contra os escaleres de visita empregados no serviço Imperial.

Ainda não pode o povo esquecer o assassinato bárbaro, cruel e violento, cometido na pessoa do infeliz brasileiro Bulhões, fazendo fogo a corveta inglesa sobre a barca de vapor "*Especuladora*".

---

[108] Vindicar: reivindicar.

A nova arbitrariedade que passo a relatar a V.M.I., aumentando o número daquelas que já temos sofrido e a que nos havemos resignado, deve fechar a lista das afrontas e abrir o caminho dos desagravos. A galeota brasileira "*Alexandre*", comprada em 1826 por Antônio José Marques à Platt e Reid, negociantes desta praça, emprega-se desde essa época no comércio de cabotagem da cidade de Campos.

Saindo no 1° de setembro deste porto, seguia tranquilamente sua viagem, quando no dia seguinte encontrou-se com o brigue de guerra "*Grecian*", em distância de seis léguas do Rio de Janeiro, ao mar da Ponta Negra.

Foi grande a admiração do Mestre João Gonçalves Leite, quando de bordo do brigue se lhe fez sinal de parar. Obedeceu o Mestre; veio de bordo do brigue um escaler carregado de gente, que atracou à galeota.

Um exame minucioso e severo foi feito pelos ingleses em todos os cantos, desceram com luzes acesas ao porão em procura de africanos, segundo diziam; aí apenas acharam setecentas e cinquenta arrobas de carne seca, pertencentes a diversas remessas de negociantes desta praça; algumas pequenas miudezas, e quarenta e cinco pipas , de que algumas estavam cheias de água salgada para lastro da galeota, e as demais várias, enviadas todas para Campos, afim de trazerem aguardente, como é uso e costume imemorial do comércio entre o Rio de Janeiro e aquela cidade.

Passaram depois os ingleses ao exame de todos os papéis que encontraram. Revisitaram os despachos abertos, e rasgaram sem cerimônia alguma aqueles documentos que, como o manifesto, se remetem lacrados e fechados às autoridades competentes.

Procederam logo à uma busca nas caixas e baús particulares do Mestre e Contramestre, a quem por vezes dirigiam palavras insultantes.

Acabado este trabalho, ordenaram se arreasse o estandarte imperial de V.M., para substituí-lo pela flâmula inglesa; e declarando apresada a galeota, a transportaram de novo ao Rio de Janeiro sob o especioso ([109]) pretexto de a considerarem envolvida no tráfico de africanos proibido pela Convenção de 19.11.1826, estipulada entre a Coroa Brasileira e a coroa britânica.

Examinando essa Convenção que se toma por base do apresamento, reconhece-se que ela, restabelecendo para os dois governos o Tratado de 22.01.1815, e a Convenção e seus adicionamentos de 28.07.1817, que haviam sido estipulados entre Portugal e a Grã-Bretanha, não autoriza a detenção e apresamento de navios das duas nações [artigo 6° da Convenção] senão no caso de se encontrarem a bordo africanos para o tráfico, sem que mesmo a suposição de que eles já tivessem sido descarregados em qualquer costa possa transferir-lhes tal direito [Instruções anexas].

E ainda o direito de visita, concedido pela mencionada Convenção, o foi unicamente para aqueles navios seriamente suspeitos de tráfico, e não podia ser aplicado de maneira nenhuma à galeota, que, muito conhecida na carreira de Campos, sem o velame e energias necessárias a uma viagem d'África, de uma construção e aparelhos impróprios a longa navegação, afastava de si toda e qualquer presunção de se empregar em outro comércio que não fosse o de cabotagem.

[109] Especioso: enganoso.

E logo que a seu bordo se não encontraram africanos, não por foi acaso violada tão claramente a Convenção de 1826, em virtude da qual declaram os captores haverem praticado o ato do apresamento? E logo que os Tratados existentes entre os dois Impérios não foram respeitados, não se ofendeu acaso e gravemente a dignidade da nação Brasileira? Fazendo-se arrear a bandeira Imperial e içar a flâmula inglesa, não se cometeu um insulto contra a Coroa de S.M.I.? Quando mesmo razões plausíveis houvessem para o apresamento, enquanto por uma sentença legal não fosse ele declarado válido, as armas Imperiais deveriam conservar-se no mastro da galeota, visto que até então guardava ela sua nacionalidade.

E nem podem os apresadores chamar em seu auxílio o último Bill de Lord Palmerston, aprovado pelo parlamento inglês, essa obra de despotismo, de ambição e de iniquidade, que calca aos pés os direitos e garantias da nação amiga de que é soberana a augusta irmã de V.M.I., a Senhora D. Maria II, porquanto ele só trata de navios portugueses.

O fim do governo inglês, na proposição desse Bill, foi obrigar o governo português a assignar um Tratado com a Grã-Bretanha acerca da cessação do comércio de africanos, e conseguintemente nele não foi envolvido o Brasil, e de modo nenhum se poderia hoje fazer sua aplicação à galeota Alexandre, a cujo bordo nem mesmo se encontraram os indícios nele mencionados, tais como ferros, grandes escotilhas, caldeirões e demasiada quantidade de água, que fizessem desconfiar de seu destino legal, visto que essas pipas e mais carga que levava foram completamente despachadas, e nem ali apareceram os instrumentos náuticos próprios a navegar em alto mar, o que evidentemente prova sua navegação costeira.

Em vista da narração fiel que levamos apontada, ninguém de boa-fé pode acreditar que outro fosse o motivo que levou o comandante Smyth a apresar a galeota "*Alexandre*" senão o desejo premeditado de insultar o País, senão o capricho infundado e bem repreensível daqueles que, julgando ser a força a rainha do universo, abusam da que possuem na quadra atual, para tratarem como escravos a povos livres e independentes.

Senhor, este negócio torna-se tanto mais importante, quanto, a não se obter completa satisfação da parte do governo britânico, e a passar semelhante precedente de visita e apresamento de barcos empregados no comércio de cabotagem, desaparecerá completamente a nossa navegação costeira, aliás de imensa importância e utilidade.

Torna o perigo mais dificultosa e cara a navegação; o comércio, que é a fonte das riquezas sociais, a base do engrandecimento de um País, o único fundamento da estabilidade e paz de uma nação; o comércio, perdendo a liberdade de que necessita para desenvolver-se, encontrando riscos, demoras, estorvos, obstáculos, necessariamente definha, enlanguesce ([110]) e morre; e o nosso País, Senhor, esse que nos bafejou no berço e nos saudou no limiar da vida, País novo também ainda, ainda não fabril, e apenas puramente agrícola, não pode progredir, não pode viver sem o comércio.

Secar-lhe as fontes aonde a largos tragos bebe ele sua existência é entorpecer-lhe a marcha, é opor-lhe obstáculos que equivalem a meios de combate e aniquilação, é dizer-lhe que recue e embruteça, quando é lei da natureza progredir e civilizar-se. Quando a dignidade de um povo é desprezada, e ele

[110] Enlanguesce: perde as forças.

não sabe ou não pode desafronta-la, perde-se-lhe todo o respeito, toda a consideração; de concessões em concessões, vão os fortes consagrando em direito seus atos arbitrários; e quando de todo se tem tragado o cálice da amargura até a última gota, o mal é já sem remédio; passou o primeiro e o segundo precedente; eles servem para validar os fatos a se continuarem; o que no princípio facilmente se faria, torna-se as vezes impossível, atingido certo grau.

O Império do Oriente perdeu-se por se haver submetido a todos os insultos que lhe faziam os turcos nas suas fronteiras da Ásia; podia resistir-lhes no começo, combate-los vitoriosamente; teve medo de guerras, resignou-se, e depois soou a hora de sua queda, e nos muros de Constantinopla tremulou ovante ([111]) o estandarte de Mahomet ([112]).

A suscetibilidade e honra de um povo deve estar sempre desassombrada. Tendo ele por si a justiça e a razão, embora pequeno, embora fraco, nada deve temer, se tem a exigir o que lhe pertence.

A Irlanda, bem aniquilada, estava pela Inglaterra no fim do século passado: Guilherme, que muito lhe devia, sacrificou-a à igreja anglicana; seus sucessores continuaram o mesmo sistema.

Um dia porém Grattam ([113]), o seu Demóstenes, lhe chamou do alto da tribuna:

> A política inglesa é uma questão simplesmente de força aplicada aos fracos. É o direito do granadeiro, que despoja o soldado ferido e estendido por terra.

---

[111] Ovante: vitorioso, triunfante.
[112] Mahomet II apoderou-se de Constantinopla em 1453.
[113] Henry Grattan: político irlandês e membro da Câmara dos Comuns da Irlanda, que defendia a liberdade legislativa para o parlamento irlandês no final do século XVIII.

> Se o soldado se levanta, e, forte com o direito que tem, reclama ao roubador o que lhe pertence, o granadeiro é que treme, porque lhe falta a razão. Levante-se a Irlanda, e justiça lhe será feita!".

E a Irlanda hoje domina a política da Inglaterra, faz e desfaz seus governos, e pouco a pouco vai-se elevando ao primeiro lugar. Entretanto, ela era escrava.

Não tema pois o governo de V.M.I. exigir, como lhe cumpre, aquilo a que tem direito o Brasil da parte da Grã-Bretanha.

No mundo de hoje, o interesse comercial é quem domina; e a Inglaterra tem no Brasil interesses bem fortes, que a obrigarão a fazer-nos justiça.

Se até aqui tem zombado de nós, é por nos ver resignados curvar-nos às suas pretensões ilimitadas.

O País porém já as não suporta, ele exclama, como Francisco I, em Pavia: "*Perca-se tudo, menos a honra*".

Porquanto, Senhor, se os ingleses continuam suas arbitrariedades, se se lhes não impuser um freio que os sustente na carreira pelo que diz respeito ao Brasil, se lhes não bastam tantos direitos, tantas quantias, tantos privilégios, como eles possuem neste País, privilégios de comércio, privilégios de marinha, privilégios de minas, privilégios de tribunais excepcionais; se ainda querem destruir a nossa navegação costeira, apresando barcos conhecidos, opondo-lhes obstáculos, insultando nosso pavilhão, melhor é então declararmo-nos seus súbditos, deixar esse título vão de nação independente!

Temos um Tratado que, com o fim de firmar igualdade de direitos para os dois países contratantes , e de

colocar seus súditos na posição dos mais favorecidos, dá aos Ingleses para todas as suas causas, um tribunal especial no Brasil, a Conservatória, cujo juiz é por eles nomeado, enquanto que os brasileiros são em Inglaterra julgados pela lei comum; dá-lhes o direito de interpretar sempre a seu favor qualquer dúvida que se ofereça, de modo que nós não podemos aumentar nossas pautas da alfândega acerca das mercadorias inglesas, e a Inglaterra sobrecarrega como lhe apraz de direitos os gêneros de produção brasileira.

Autoriza-os a opor protestos e ameaças contra nossas pretensões de revogar a fatal e desastrosa lei de 7 de novembro de 1831, quando nos não é permitido enunciar uma só ideia, quanto mais censurar um "*Bill*" do parlamento britânico, que se arroga o poder de fazer leis para si e para os outros: temos enfim um Tratado, pelo qual se julgam os ingleses autorizados a possuir dentro da Baía do Rio de Janeiro uma presiganga ([114]), um cárcere particular, aonde guardam presos quem lhes parece, para onde conduzem os infelizes que encontram a bordo dos barcos que apresam, conservando-os ali pelo tempo que lhes agrada, quando a Baía do Rio de Janeiro é polo direito das gentes considerado território brasileiro, e as nossas leis penais proíbem terminantemente a existência de cárceres privados; e qual é essa apregoada igualdade de direitos de que gozamos da parte da Grã-Bretanha?

É pois chegado o tempo de reivindicar nossos direitos. Assaz sofremos já. Cumpram-se à risca os Tratados, eles são leis do País; nem uma polegada de mais se conceda a quem tanto abusa de concessões e condescendências.

[114] Presiganga: navio que serve de prisão ou recolhe prisioneiros.

Um ato acaba de ser praticado que exige plena satisfação e justiça inteira. O povo assim o espera do governo de V.M.I., esse povo que adora o seu Jovem Monarca, que deposita nele toda a sua confiança, todo o seu futuro, que desejaria ver fortemente constituída a Monarquia no Brasil, para melhor o salvar das facções internas e dos atentados externos. Um exemplo, Senhor, é preciso. V.M.I. está hoje sentado no trono augusto de seu heroico pai, no gozo de todos os seus direitos majestáticos e constitucionais; em nome daqueles que me deram o mandato para representá-los, em nome do povo, suplico a V.M.I. justiça e satisfação pelo apresamento da Galeota "*Alexandre*".

De V.M.I. o mais fiel, submisso, respeitador e atuante súdito, o advogado João Manoel Pereira da Silva.

Rio de Janeiro, 5 de setembro de 1810.

Defesa Feita Pelo Sr. Dr. Pereira da Silva ao Brigue Brasileiro "*Nova Aurora*" – Apresado na Bahia Pela Corveta Inglesa "*Rose*"

Joaquim José dos Santos Malhado e Irmãos, súditos brasileiros, negociantes muito conhecidos e reputados da cidade da Bahia, não só por sua fortuna, honra e probidade, como também pelos relevantes serviços que tem prestado ao trono imperial do Senhor D. Pedro II e à integridade do Império, serviços de natureza e de transcendência tal, que o governo do Brasil tem altamente considerado, são senhores e possuidores, por herança de seu pai Manoel José dos Santos, além de outros bens, do brigue nacional "*Nova Aurora*", como se prova pelo documento do apenso de fls. 13, sob n° 1.

Pretendendo eles mandar o brigue para a Costa de África a negócio licito, abriram-lhe carga na praça, e com efeito a conseguiram obter, como se evidencia do manifesto de fls. 15 do apenso, com o qual harmonizam os diversos conhecimentos unidos aos autos, o livro da carga de fls. 27, e várias faturas que decorrem de fls. 41 a 61, sendo que todo esse carregamento, em vista do documento da alfandega de fls. 37, foi legalmente despachado, seguiu todos os tramites da lei, e pagou os competentes direitos à nação brasileira. Com efeito, alcançando os despachos necessários que lhe permitiam o seguimento de sua viagem, o seu passaporte, a matrícula e manifesto da carga, o documento do correio, o certificado da inspeção da saúde pública, a conta da ancoragem, a certidão da polícia, a carta de ordens, a declaração autentica de estar em ordem subscrita pelas autoridades legais, e o rol da equipagem, que tudo se encontrou a seu bordo, e existe ligado aos autos, e que para maior legalidade fizeram eles rubricar no consulado inglês naquela cidade; prestando enfim a fiança ou termo de responsabilidade exigido pelo Governo da Província de se não empregar em comércio ilícito, como se prova pelo mesmo apenso, pode o brigue, capitaneado pelo cidadão brasileiro João José Peixoto, sair da Bahia em 22 de fevereiro do corrente ano, depois de se sujeitar aos registos das autoridades do mar, e em tudo e por tudo conformar-se com a lei.

Eis que no dia 27 porém, em vez de continuar sua viagem, entra de novo o brigue no porto de onde saíra, pendendo do penol ([115]) de sua mezena ([116]), em vez das armas brasileiras com que se cobria, as cores da Grã-Bretanha.

---

[115] Penol: a ponta da verga (Longa peça de madeira que se coloca horizontalmente sobre os mastros, para nela se prenderem as velas).

[116] Mezena: mastro mais próximo à popa do navio.

A corveta de guerra inglesa "*Rose*", de que é comandante P. Christie, saindo da Bahia a 2, e no seguinte dia avistando o brigue, deu-lhe caça, deteve-o, e o fizera regressar. Apenas ancorado, o captor tirou de bordo do brigue toda a tripulação e passageiros, e os passou para a corveta de seu comando, como se prova das declarações do apenso já mencionado, de propósito talvez para não assistirem ao exame e averiguações a que pretendia proceder, e sem mostrar ao menos ao seu Capitão as instruções de que se achasse munido, e que o autorizassem a cruzar e deter, instruções exigidas pela Convenção adicional de 1817, e que nem a este tribunal da comissão mista foram presentes, apesar de serem exigidas pelo membro juiz brasileiro, que teve por resposta do encarregado da presa, Edwin Morgan, que cuidava que o comandante Christie as tinha.

Então, em desrespeito às representações do Exm° Sr. Presidente da Província da Bahia, representações que, por muito valiosas e legais, se unem a estas razões, mandou o captor descarregar o brigue, em procura, como dizia, de indícios de seu emprego em comércio ilícito, e para proceder a um minucioso exame, passando parte do carregamento para a corveta, e parte depositando no convés do mesmo brigue, com grave prejuízo tanto dos gêneros que levava, e que consistiam em fumos, fazendas, aguardente, &c., como do próprio casco. Note-se que a ato nenhum deste exame assistiu o Capitão Peixoto, ou quem quer que fosse de bordo do brigue; e depois dele feito, ordenou o comandante Christie se repusesse de novo e em ordem o carregamento, o que também se fez pelo mesmo modo.

No dia 4 de Março, quando era opinião corrente na Bahia, pelas vozes escapadas de bordo, apesar da incomunicabilidade com que se achavam presos a

tripulação e os passageiros, e do sigilo e mistério que por ordem ali reinavam, que, não se havendo encontrado no brigue nenhuns indícios dos que procurava com tanto cuidado e afã o comandante captor, deveria ele ser relaxado, e continuar sua viagem. Com grande espanto de todos os habitantes e das autoridades brasileiras, principalmente do Exm° Presidente, que a esse respeito representou ao Governo de S.M. o Imperador; depois de mandar o captor soltar todos os passageiros e tripulação, à exceção do capitão, piloto, contramestre e cozinheiro, fez levantar o ferro ao brigue, e, embarcando um encarregado de sua guarda, seguir para o Rio de Janeiro, aonde, chegando no dia 18, foi submetido ao julgamento do tribunal da Comissão Mista Brasileira e Inglesa, perante quem, e com todo o respeito devido, passamos a desenvolver nossas razões.

Cumpre, antes de tudo, discutir a legalidade não só da visita, como da detenção do brigue, encarada debaixo do ponto de vista geral, em relação aos tratados estipulados entre a Coroa brasileira, a quem pertence o navio apresado, e a nação britânica, a cuja armada pertence a corveta captora. Os fatos que deixamos referidos com toda a fidelidade, e comprovados pelos documentos entranhados no processo, nos serviram de base, sem que por agora nos diga respeito o motivo porque o comandante Christie cometeu o ato de detenção, e que mais abaixo discutiremos em lugar competente.

Pelo Tratado de 23.11.1826 se estipulou que, para findar o tráfico de escravos entre o Brasil e os portos d'Arica, as duas nações convinham em aceitar, como próprios, o Tratado existente entre Portugal e a Grã-Bretanha, de 22.01.1815, e a Convenção adicional de 28.07.1817. Ora, no artigo 5 dessa Convenção lê-se o seguinte:

> Os navios de guerra de ambas as marinhas reais, que para esse fim se acharem munidos das instruções especiais anexas a esta Convenção, podem visitar os navios mercantes de ambas as nações em que houver motivo razoável de se suspeitar terem a bordo escravos adquiridos por um comércio ilícito: os mesmos navios de guerra poderão, mas somente no caso em que de fato se acharem escravos a bordo, deter e levar os ditos navios, a fim de os julgar.

Lê-se também no artigo 1° das instruções anexas a essa Convenção, e dirigidas aos comandantes dos navios de guerra:

> Todo o navio de guerra, &c., terá o direito de visitar os navios mercantes de uma e outra potência que fizerem realmente, ou forem suspeitos de fazer o comércio de negros, &c.

Tendo no entretanto saído da Bahia no dia 22 de fevereiro o brigue em questão, tendo sido visto a carregar naquele porto, tendo-se despachado legalmente, e tendo de mais a mais, para maior prova, sido seus despachos presentes ao consulado inglês, e logo no dia 24, saindo, ao que parece de propósito a corveta, e detendo-o no dia 26, é fora de toda a dúvida que não podia haver motivo razoável de suspeita de fazer ele o comércio de escravos, sendo tão curto esse prazo de 3 dias, e conseguintemente é evidentíssimo que o comandante Christie, visitando-o, violara o Tratado nos artigos que deixamos acima transcritos; e não se pode chamar à ignorância, em presença do artigo 7 da mencionada Convenção, que ordena sejam os cruzadores munidos pelo seu próprio governo de uma cópia das instruções de que citamos também o artigo 1°, que fora pelo mesmo fato infringido.

E note-se aqui que este motivo razoável de suspeita, de que fala o Tratado, não pode aparecer e ter lugar

senão em um navio que venha dos portos d'África para o Brasil, por que são os únicos que podem ter feito ou fazer o tráfico, e de nenhum modo em um navio que sai com carga lícita e despachos legais, ainda que se dirija para a Costa d'África, ou para outra qualquer parte. Se esse direito de visita fosse discricionário dos cruzadores, graves danos poderiam resultar ao comércio lícito, e tal não podia ser jamais a mente dos autores do Tratado. Além desta ilegal visita, outros atos foram também praticados em contravenção ao mesmo Tratado, e que são de mais grave consequência e de maior importância. Havendo o comandante Christie visitado o brigue, 62 não tendo encontrado a seu bordo escravos para o tráfico, como, com que direito o deteve?

Já transcreveu-se o final do artigo 5 da Convenção, agora transcreveremos outros a tal respeito.

> Art. 1° das instruções aos cruzadores. – Os navios a bordo dos quais "*se não acharem escravos destinados para o tráfico não poderão ser detidos debaixo de nenhum pretexto, ou motivo qualquer*".
>
> Art. 6° Os cruzadores, &c., não poderão deter navio algum de escravatura em que "*atualmente se não acharem escravos a bordo*"; será preciso para legalizar a detenção de qualquer navio que os escravos que se acharem a seu bordo sejam efetivamente conduzidos para o tráfico, &c.

Claro e evidente se torna, pela leitura destes artigos, que o ato da detenção foi arbitrário inteiramente, e, o que é mais, ofensivo ao direito das gentes, que cumpre respeitar, e à letra dos Tratados existentes entre S.M.I. e S.M.B., que são obrigados a cumprir e a fazer cumprir estritamente não só ambos os governos, como também os comandantes de navios de guerra, quer brasileiros, quer ingleses, como expressamente determina o artigo 5° quando diz:

> Deverão observar estrita e exatamente as instruções que acompanham a Convenção.

Observe-se também que, ainda depois dos atos ilegais de visita e detenção, violou o comandante captor o artigo 2° dessas mesmas instruções de que ele devia estar munido: aí se recomenda que:

> Apenas detidos os navios, deverá conduzi-los o mais prontamente que for possível, para serem julgados pela Comissão Mista.

Entretanto, o que fez depois da detenção o comandante captor? Levou-o de novo para a Bahia, aonde, debaixo do pretexto de proceder a um "*exame mais minucioso*", demorou-se 5 dias, e note-se que o fez em ausência do Capitão, tripulação e mais passageiros do navio, os quais transferiu para bordo da corveta.

Como poder-se-ia acreditar verídico um semelhante exame, uma igual busca, não se achando presente senão o captor, isto é, uma das partes interessadas? Não poder-se-ia suspeitar que, de posse do brigue, e longe dos olhos expiadores e cautelosos dos prisioneiros, procurasse o captor meter a bordo quaisquer gêneros de comprometimento para o navio detido, ainda mesmo não para perde-lo, mas unicamente para ressalvar-se, para justificar-se do ato da detenção que tão pouco refletidamente havia praticado?

Além ainda da ilegalidade de semelhante exame, da sua nenhuma validade em direito, do pouco ou nenhum crédito que se poderia inferir dele, quando mesmo declarasse o comandante captor haver achado a bordo do brigue gêneros de comprometimento, o que felizmente não declarou, não podia ter ele lugar em virtude do artigo citado no parágrafo antecedente, porquanto o que deverá fazer o comandante Christie, logo que deteve o navio, era seguir imediatamente com ele para o Rio de Janeiro,

afim de submetê-lo ao julgamento da Comissão Mista Brasileira e Inglesa; e quando por um acontecimento inesperado e superior fosse obrigado a ir à Bahia, deveria então sujeitar-se à disposição dos artigos 2° e 3° das instruções, que mandam que, dado o caso de cumprir-se fazerem-se as visitas estando o navio dentro do porto ou ao alcance das baterias de qualquer das duas nações, se represente convenientemente às autoridades locais, como muito bem o exigiu o Exm° Presidente da Província na sua nota ao cônsul de S.M.B., com data de 3 de março, que se junta sob n° 2.

Entretanto, só depois de haver praticado todos estes fatos, como de propósito para menosprezo do Tratado, é que o comandante da "*Rose*" decidiu-se a remeter para o Rio de Janeiro o brigue "*Nova Aurora*".

E como na Bahia afirmara que tinha encontrado a seu bordo indícios tais que "*no seu ânimo*" não havia dúvida de se empregar ele no tráfico de escravos, aqui, perante a Comissão Mista, diante deste respeitável tribunal, no momento de fazer entrega por mão do indivíduo Edwin Morgan, a quem ele encarregara o governo do brigue, dos documentos e papeis encontrados a seu bordo, declarou que no dia 25 de fevereiro, pelo meio dia, avistara o brigue, e, dando-lhe caça, o deteve no dia seguinte, na Lat. 13°07'57", e Long. de Greenwich 37°50'; e não podendo ali examiná-lo, o levara de novo para a Bahia, aonde do exame e visita a que procedeu resultando indícios de seu emprego no tráfico, o fizera vir à Comissão, fundando-se nos seguintes motivos:

1° Por ter encontrado 1 bacamarte, 15 espingardas, 3 pistolas e algumas espadas, armas estas não mencionadas nem no manifesto nem no despacho, e portanto em contravenção das instruções do Governo Imperial de 25 de novembro de 1839, achando-se o brigue incompetentemente armado;

2° Por ter encontrado uma estiva ou correnteza de 14 vasilhas ou pipas para água por baixo da coberta de proa, além de 9 mais pequenas;

3° Por achar um número de cascos ou vasilhas com uma espécie de aguardente ordinária, os quais desconfia serem para água na volta;

4° Por encontrar uma porção de farinha a granel, na quantidade de 11 sacos ou 2.000 libras, e algum arroz, que não estando declarado no manifesto, e havendo, de mais a mais, galinhas, porcos e vários mantimentos, não podia crer que fosse para sustento da tripulação, e sim para escravos que trouxesse de volta;

5° Por achar uma porção de chupetas, que somente em navios de escravos se usa;

6° Por estar o brigue arranjado para uma segunda coberta ou bailéu ([117]), toda em roda do porão;

7° Enfim, por haver-lhe declarado o preto João Pereira que vira de bordo do brigue na ocasião da caça deitar-se ao mar ferros e papeis.

Se não fora deferência para com o tribunal, a quem devemos consideração e respeito, de certo que prescindiríamos neste lugar de discutir o merecimento dos indícios apresentados pelo captor, não só porque ainda mesmo quando eles fossem valiosos, não necessitaríamos levar com eles tempo, em razão das provas que já apresentamos em vista do Tratado existente entre o Brasil e a Grã-Bretanha que somente autoriza detenções no caso de se encontrar a bordo escravos para o tráfico, o qual Tratado é o único que nos rege, o único que tem de decidir esta questão, senão também porque na realidade esses indícios apresentados pelo comandante captor são os mais insignificantes, os mais miseráveis que se possam imaginar.

[117] Bailéu: plataforma construída no porão de alguns navios, onde ficam paióis ou outros compartimentos semelhantes.

São tais, que nem merecerão as honras de figurar no número dos que foram apontados por Lord Palmerston no "*Bill*" que propôs ao parlamento inglês, e que por ele foi, em 1839, adaptado, e sancionado pelo governo de S.M.B., além de que esse "*Bill*", sobre o parecer viola os mais óbvios princípios do direito das gentes, e as garantias de uma nação independente, não é aplicável de modo algum aos navios mercantes brasileiros, e unicamente aos navios portugueses, contra quem especial e declaradamente ele se dirige, como a sua própria letra o patenteia.

O primeiro dos motivos apontados, conquanto essas armas existissem a bordo, não pode de maneira nenhuma prevalecer, pois que, em primeiro lugar, às autoridades brasileiras é que cumpre velar sobre a execução de suas leis, e não deu ainda o governo brasileiro aos comandantes de navios de guerra ingleses autorização para fazerem cumprir o que se tem disposto por lei para segurança pública e interna do País, não sendo da competência do comandante Christie o saber se se achava ou não o brigue incurso na sanção penal das instruções de 25.11.1839.

Em segundo lugar, cumpre notar que essas armas estavam a granel, sem pedra, incapazes algumas de armar, outras de fazer fogo, já velhas e gastas, de modo que se não pode dizer de boa-fé incompetentemente armado o navio, tanto que nenhuma pólvora havia a bordo, o que demonstra suficientemente que aquelas armas não eram de uso.

Tudo isto está provado documental e testemunhalmente.

Outro fundamento cifra-se na achada de água a bordo, cuja quantidade parece, no entender do comandante Christie, superior à exigência do navio.

Note-se que a tripulação e passageiros montavam a 33 pessoas, como o asseverou na sua parte o captor, e para uma viagem de longo curso, o número de 15 pipas e meia d'água, que é a porção encontrada a bordo, e que foi verificada, assim como a quantidade de 11 sacos de farinha, 6 alqueires de arroz e o rancho [que por constituírem mantimento é de uso não se declararem no manifesto], não podem parecer demasiadas, atendendo-se mesmo aos animais de que fala o captor, e que se tinha necessidade de sustentar.

Quanto à qualidade da aguardente, era de 18 a 20 graus, e não se pode conceber a suposição do comandante de que as pipas cheias de tal aguardente fossem próprias para água de retorno, suposição tão infundada quanto gratuita.

As chupetas, a que prestou tanto cuidado o captor, eram quatro unicamente, e esse número tão pequeno foi capaz de tanto aterrar o comandante Christie, que logo supôs que eram destinadas ao uso dos escravos quando voltassem.

Não deixaremos também de notar aqui a existência suspeitosa do seu sexto fundamento. Os dormentes do navio, feitos conforme a construção brasileira, pois que ele foi fabricado em Camamú, pareceram-lhe bailéus ou preparos de segunda coberta, e desde logo atribui um fato natural e usado a um fim sinistro e reprovado.

O fato que em último lugar alega o captor, de lhe haver comunicado o passageiro João Pereira que no momento da caça se lançaram de bordo do brigue ferros e papeis ao mar, é inteiramente falso.

Esse passageiro foi um dos que se soltaram na Bahia; ele jurou, no apenso de que já temos falado,

e ali assevera que fora convidado para dizer esse e outros fatos iguais, a fim de justificar o comandante captor, recebendo muitas insinuações e promessas de ser solto e receber tudo quanto possuía, e que a tudo resistiu.

Eis provada a falsidade da alegação do captor; e note-se que, se essa alegação fosse verdadeira, sem dúvida nenhuma, e até mesmo seria de obrigação do comandante Christie trazer para a Comissão Mista esse João Pereira, para ali depor sobre isso; e como entretanto por seu próprio ato o soltou?

Certamente porque lhe não convinha seu depoimento, que provaria de falsa a alegação arranjada pelo captor.

Acrescente-se a estas observações aquelas que nos pode ministrar a justificação de f. 8 do documento sob n° 2°, justificação legal, feita perante o juízo da Conservatória Inglesa na Bahia, com previa citação do cônsul de S.M.B., com sua audiência, seguida do depoimento de 8 testemunhas concordes, que foram os passageiros e equipagem soltos pelo comandante Christie, justificação julgada por sentença de magistrado competente com força de lei, pois que transitou sem embargos na chancelaria.

Leiam-se as queixas desses pobres e desgraçados homens, as perseguições que se lhes fizeram, os insultos que lhes dirigiram, pancadas mesmo que alguns levaram, o que é horroroso, não só em atenção ao sentimento da humanidade que em todos os corações bem formados deve existir.

Senão também em vista do artigo 7° das instruções aos cruzadores ingleses, o qual manda que eles se "*comportem com toda a moderação, e com todas as atenções devidas entre nações amigas e aliadas*".

Quem com sangue frio poderá ler a narração juramentada, o depoimento inteiro de cada um desses prisioneiros, a quem no princípio se fez mil promessas, se dirigiu seduções, para declararem que o navio ia para o tráfico de escravos, e como eles o não quisessem declarar, por ser contra sua consciência, arrombaram-lhes as caixas, roubou-se-lhes o dinheiro, furtou-se-lhes a roupa, e depois se os largou ao desamparo nas praias da cidade da Bahia?

Nós quiséramos não falar nestes fatos, quiséramos cobri-los com um eterno véu, desgraçadamente porém eles estão provados e julgados por sentença passada até em julgado!

Não, não duvidamos que o captor fora no princípio levado pelo espírito de cumprimento de suas ordens, mas ele excedeu todas as regras que pela lei natural, pelas leis do seu próprio País, pelas ordens e instruções do seu mesmo Governo lhe estão estritamente marcadas.

E em vista de semelhantes acontecimentos, com a prática de atos iguais, pode-se legalizar uma presa, pode-se considera-la boa? De certo que não.

E nem mesmo quando os indícios fossem os mais poderosos; quando tantas suspeitas não resultassem do comportamento do captor, que tirão a suas alegações toda a força moral; quando se pudesse colher dos objetos encontrados a bordo do brigue a plena presunção de se dirigir ele para o tráfico, além dos indícios não produzirem nunca uma prova, na expressão de jurisprudência, nem o Tratado autorizava a sua detenção, nem o "*Bill*" de Lord Palmerston lhe era aplicável, nem as leis criminais do império lhe diziam respeito por ora, porquanto esse fato provava apenas que haviam indícios de tentativa de se cometer um crime, faltando, porém, ainda,

pela ausência de escravos a bordo, e sua pretensão de descarrega-los nas costas do Brasil, o princípio de execução, para se classificar por esse modo, na conformidade da doutrina do artigo 2°, &2°, do código penal do império.

Em presença pois destas razões, em cumprimento dos Tratados, que se devem religiosamente respeitar a bem da justiça, que releva em tudo consagrar; em nome da dignidade deste respeitável tribunal, que com a demora do navio na Bahia foi de alguma sorte desconhecida; em nome da honra do Governo de S.M.B., que necessariamente há de reprovar atos tão horrorosos e excessivos, que se não podem considerar por ele autorizados; em nome do Governo de S.M. o Imperador do Brasil, que foi de frente atacado pela visita e prolongada detenção de um brigue pertencente a súbitos seus respeitosos e fieis, nós PEDIMOS aos membros da Comissão Mista Brasileira e Inglesa se dignem de dar com a maior brevidade uma sentença de absolvição para o brigue brasileiro "*Nova Aurora*", a fim de que, obrigando o captor a desistir de suas pretensões, seja ele relaxado da detenção que tem sofrido, e entregue logo a seus proprietários, e o Governo de S.M.B. obrigado a pagar, na forma dos artigos 1° e 8° do regulamento das comissões mistas, e dentro do prazo de um ano, na conformidade do artigo 6° do mesmo regulamento, uma justa e completa indenidade ([118]) pelas perdas suportadas, lucros cessantes, prejuízos devidos, e juros legais, porque tudo se protestou na cidade da Bahia, e porque tudo agora ratificamos o protesto, em observância e uso do nosso direito.

Rio de Janeiro, 10 de abril de 1841.

Dr. João Manoel Pereira da Silva. (REGNAULT)

---

[118] Indenidade: Indenização.

BREVE EXPOSIÇÃO
ACERCA
DOS FACTOS OCCORRIDOS
ANTES, E DEPOIS
DA APPREHENSÃO DOS AFRICANOS
Effectuada na barra de Serinhãem
em Outubro de 1855
POR
Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond.
Commendador da Ordem de Christo,
Cavalleiro na Imperial Ordem do Cruzeiro, na de S. Bento de Aviz,
condecorado com a medalha da distincção de honra dos Restauradores
na campanha da independencia do Brasil na Bahia,
Coronel de artilharia da extincta segunda linha
e socio correspondente da sociedade da Industria Nacional
do Rio de Janeiro, etc. etc.

RECIFE.
TYPOGRAPHIA UNIVERSAL.
Rua do Collegio n.º 18.
1856.

Imagem 25 – Gaspar de M. V. de Drummond

Libertos da Barra de Serinhãem (14.10.1855)

Breve Exposição Acerca dos Fatos Ocorridos Antes e Depois da Apreensão dos Africanos Efetuada na Barra de Serinhãem, em Outubro de 1855, por Gaspar de M. V. de Drummond.

Typographia Universal, Recife, 1856

Breve Exposição

Oh turbulenta, e mordaz víbora!
Cujo agudo dente envenenado
Atassalha ([119]) a verdade pervertendo
Ainda o mais probo, e mais honrado.

[119] Atassalha: despedaça.

No dia 11 de outubro de 1855, o Coronel Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond estando gravemente enfermo no seu Engenho Trapixe, sito no Termo de Serinhãem – foi surpreendido pela voz de um indivíduo desconhecido que chegou a porta dessa sua casa térrea – e lhe disse:

> Sr. Coronel, eu vinha ajustar com, V. S. para tirar um carregamento de pedras na Ilha de Sancto Aleixo, próxima da Barra de Serinhãem.

Ao que respondeu-lhe o Coronel Menezes que não era dono dessa Ilha, a qual pertencia ao Inglês João Donneley. Então aquele indivíduo replicou:

> Sr. Coronel desejo dar-lhe uma palavra em particular.

O que animou-o à levantar-se, e ir ouvi-lo em alguma distância da mesma casa.

Aí declarou-lhe esse indivíduo: que à sua consignação trazia de Angola um carregamento de africanos, e como o mesmo Coronel Menezes lhe respondesse que não podia ser-lhe destinado tão torpe, e criminoso negócio, por que nunca nele foi interessado.

O dito indivíduo, que era o Capitão, importador dos africanos perguntou-lhe se não era o Coronel João Manoel de Barros Wanderley, com quem falava, e à cuja casa havia pedido ao seu condutor Manoel Fidellis do Nascimento para o levar – e obtendo em resposta que estava falando com o Coronel Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond, o qual ocupava o emprego de Delegado de Polícia daquele lugar, o mencionado Capitão ficou todo tremulo, e aterrorizado lançou-se aos pés do Coronel Menezes e exclamou – foi aquele homem [apontando para Manoel Fidellis do Nascimento] que me enganou!

Depois dessa cena, o Coronel Menezes, que desde 1849, não se achava em exercício daquela Delegacia por suas continuas e graves enfermidades, como é bem sabido, e ainda nessa mesma ocasião estava muito incomodado de saúde começou à vacilar sobre o emprego das providências mais acertadas para evitar, e apreender o contrabando, e, por isso, tratou de demorar o Capitão em sua casa enquanto mandava chamar seu filho o Dr. Antônio de Vasconcellos Menezes de Drummond, que residia no Engenho Anjo [distante quase meia légua da predita sua casa no Engenho Trapixe] para com ele tomar conselho, e direção à este respeito.

O dito seu filho não foi então encontrado em sua residência por ter ido à Villa de Serinhãem, como advogado, para audiência do respectivo Juízo Municipal, e por isso ali não apareceu durante todo esse dia 11 de outubro de 1855. Apesar dos meios empregados para tranquilizar o Capitão, e da vigilância para que ele se não evadisse, quando o Coronel Menezes o procurou, na manhã do dia 12, já não o encontrou em sua casa, com o que muito se afligiu, e então tratou de dar imediatamente todas as medidas, as quais havia demorado somente à espera do mesmo seu filho.

Nesse mesmo dia 12 de outubro de 1855, ao meio dia pouco mais ou menos tendo chegado o dito Dr., Drummond à casa de seu Pai o Coronel Menezes, depois de já haver desaparecido dali o Capitão do Palhabote ([120]), e avista da referência desses fatos que lhe fora feita buscou aconselhar a seu pai para efetuar logo a apreensão. Cedendo pois o Coronel Menezes à essas instâncias de seu filho Dr. Drummond, ergueu-se do leito em que jazia ainda mais enfermo, e prostrado pela terrível impressão resultante dessas ocorrências, assumiu a Delegacia,

[120] Palhabote: Barco de dois mastros e armação latina.

e passou a dar as mais prontas providências em ordem a consumar a predita apreensão.

À esta crítica situação acrescia que o única autoridade em exercício no Termo de Serinhãem era o respectivo Juiz Municipal Suplente – Dr. Manoel de Barros Wanderley, o qual estava com jurisdição plena avista do art. 8 do Decreto de 24 de Maio de·1845 [por se achar o efetivo no Recife com licença, o Dr. Theodoro Machado Freire Pereira da Silva] e era irmão legítimo do Coronel João Manoel de Barros Wanderley, consignatário do mencionado Palhabote, e por isso pessoa muito suspeita, a tal respeito. Sendo que dos demais empregados policiais uns estavam ausentes dos seus encargos, e outros impedidos por moléstia, isto é, estava o Termo em perfeita acefalia como se evidencia do documento junto sob n° 1.

Sobreleva ainda atender que no Termo de Serinhãem não havia naquela época um só soldado; apenas existia na cidade do Rio Formoso [distante quatro léguas da Barra daquele nome] um destacamento de linha. O Coronel Menezes superou todas essas não pequenas dificuldades, concentrou todas suas forças, fez um esforço imenso para efetuar aquela apreensão, e prestar tão importante serviço ao País, salvando da escravidão perpétua aqueles infelizes africanos que estavam ameaçados de infalível escravidão.

Nesse louvável empenho o Coronel Menezes, de comum acordo com seu filho Dr. Antônio de Drummond oficiou ao Inspetor de Quarteirão da Barra de Serinhãem – Manoel Elias Salgado ordenando-lhe mui expressamente, que sem perda de tempo reunisse a maior força possível de paisanos, e com ela se fosse postar a bordo do mesmo Barco afim de evitar qualquer desembarque, e extravio.

De feito, esta força ali permaneceu durante aquela noite até a chegada de outra que na mesma ocasião requisitou ao Comandante de Destacamento, existente no Rio Formoso, declarando-lhe logo – que era para esse fim, e recomendando-lhe que dali seguisse imediatamente e com toda reserva para Barra de Serinhãem, mas que se no trajeto encontrasse algum inconveniente fosse com ele próprio entender-se no Engenho Trapixe, à qualquer hora como praticou, donde o fez partir, dando-lhe sem demora um guia, e as mais circunstanciadas e completas instruções, segundo depôs o mesmo Capitão no processo agora instaurado contra o dito Coronel Menezes, e adiante se vê no documento n° 15.

No dia seguinte, 13 de outubro de 1855, o Coronel Menezes ainda não restabelecido de sua enfermidade foi à Barra de Serinhãem em companhia do Escrivão da Delegacia, e de seu filho o Dr. Antônio de Drummond, e aí fez lavrar todos os termos da apreensão, redigir, e expedir toda correspondência oficial sobre ela ao Presidente da Província, e ao Chefe de Polícia da Província.

Cumpre porém observar que no ato de contar, e achar 162 africanos na Barra de Serinhãem foi o primeiro a declarar publicamente, que deles tinha havido roubo ou extravio pois que o Capitão lhe dissera que trazia 212 africanos, e apenas tendo morrido um na viagem, e outro ao chegar àquele porto faltavam, por conseguinte, 48.

Essa mesma circunstância o Coronel Menezes não ocultou àquelas autoridades, e antes dela fez expressa menção naquela sua comunicação, o que prova assaz, a lealdade, e lisura do seu proceder, como tudo consta dos mesmos ofícios anexos ao predito processo nos n° 2, 3 e 4.

Essa importante apreensão efetuada pelo Coronel Menezes, com tamanho sacrifício pessoal, em tão crítica emergência, e sem recursos alguns mereceu os mais subidos elogios, e agradecimentos abaixo transcritos sob n° 5, 6, e 7, do Governo Imperial, do de Inglaterra, e do Presidente da Província. [...]

Recife, 9 de outubro de 1856.

O Coronel, Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond. (DRUMMOND)

Incidente com a Fragata Emerald (24.06.1861)

Correio da Tarde, n° 139
Rio de Janeiro, RJ – Quarta-feira, 26.06.1861

Notícias e Avisos Diversos

A uma das folhas da manhã comunicaram a seguinte ocorrência: Anteontem à noite um escaler da fragata inglesa Emerald assaltou no meio da baía um bote, que largara do cais do "*Pharoux*" com dois fuzileiros navais, um marinheiro do registro e dois pretos remadores. Logo que o escaler atracou, os ingleses começaram a espancar os remadores e passageiros, resultando daí desaparecer um dos fuzileiros navais e atirarem-se ao mar os outros passageiros do bote, a fim de evitarem as pancadas. (CDT, N° 139)

Correio Mercantil, n° 175
Rio de Janeiro, RJ – Sexta-feira, 28.06.1861

Notícias Diversas

O Sr. Christie, Ministro inglês nesta Corte, remeteu para a polícia, à requisição do Sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros, o oficial e marinheiros que compunham a tripulação do escaler da Fragata Emerald, acusados de haverem praticado as violências de que já demos notícia.

Ontem, na presença do Sr. Chefe de Polícia, do cônsul inglês e do comandante da Fragata teve lugar o interrogatório do oficial e de alguns marinheiros. Hoje devem ser inquiridos os passageiros e remadores do bote.

Em consequência do conflito que teve lugar na noite de 24 do corrente entre o escaler da fragata inglesa "*Emerald*" e um bote do cais "*Pharoux*", foi adiada a saída deste navio, a fim de que as autoridades tomem conhecimento do ocorrido. (CORREIO MERCANTIL, N° 175)

Jornal do Commercio - n° 177
Rio de Janeiro, RJ – Sexta-feira, 28.06.1861

Gazetilha

O nobre Sr. Taques, sem dúvida ignorante dos antecedentes desta questão, não se apressou em pedir ao Ministro inglês a continuação das providências dadas, isto é, a entrega dos marinheiros da Emerald, acusados do fato criminoso perante as nossas autoridades. O nobre deputado dirigiu uma nota neste sentido, a 16, se não me engano, e foi depois, como a Câmara sabe, que uma fragata inglesa com direção ao Rio da Prata tomou a seu bordo o guarda-marinha e os mais réus. Por isso afirmo que o desfecho desagradável desse acontecimento se deve imputar ao Sr. ex-Ministro de Estrangeiros, Deputado pela Bahia. (JDC, N° 177)

Correio Mercantil, n° 188
Rio de Janeiro, RJ – Quinta-feira, 11.07.1861

Notícias Diversas

Pela secretaria da polícia foi-nos comunicado o seguinte extrato das averiguações a que procedeu o Sr. Dr. chefe de polícia sobre o conflito, que teve lugar na noite de 24 de junho deste ano, entre a lancha da fragata inglesa "*Emerald*" e o bote que do cais "*Pharoux*" seguia para a fortaleza do Villegaignon. [...]

O soldado do Batalhão naval Simão Rodrigues de Quevedo diz que depois das 9 horas da noite de 24 de junho, seguiam do cais "*Pharoux*" em um bote, onde iam, além dele, mais quatro pessoas, a saber: seu camarada Vicente Ferreira Ramos, um marinheiro da barca der vigia da alfândega dois remadores; que ao chegar o bote, à Ponta do Trem foi perseguido por um escaler guarnecido por ingleses, sendo por fim alcançado por este, saltando no bote o oficial inglês e mais quatro pessoas, dos quais três estavam armados com espadas e dois com pedaços de remos; que estes cinco ingleses começaram logo por espancar os que iam no bote, os quais se lançaram ao mar com exceção do soldado Ramos, que foi o mais espancado e estava em completa prostração, sendo depois atirado ao mar pelo guarda-marinha ajudado por outro inglês, descarregando sobre ele o dito guarda-marinha nova pancada ao vir à tona d'água, a qual o fez ir ao fundo, sem tornar a aparecer ouvindo-o apenas gritar – ai Jesus; que foram salvos pelo escaler do brigue "*Pavuna*", que acudiu a seus gritos; estando bem próximo o escaler inglês, que nenhum socorro

lhes prestou; que nenhum motivo houve para essa agressão; o finalmente que reconheceria o guarda-marinha se o visse.

O marinheiro da barca do vigia da alfândega João José de Sá declara que, dirigindo-se para Villegaignon, na noite de 24 de junho, em um bote com dois soldados, foram em certa altura perseguidos pelo lanchão da fragata inglesa o, além da Ponta do Trem, foi o bote abordado pelo lanchão, entrando naquele cinco ou seis ingleses, que principiaram logo a espancá-los, obrigando-os assim a lançarem-se ao mar, resultando daí morrer um dos soldados; que foram salvos pelo escaler do brigue "*Pavuna*", sendo que os ingleses, bem longe de os socorrer, repeliam, ao contrário, os que se lhes aproximavam, com pancadas do remos, sendo que ainda conserva os sinais das pancadas que recebeu estando já no mar.

O remador do bote, Jerônimo, preto, diz que conduzindo no bote, na noite de 24 de junho, dois soldados dos fuzileiros navais, e um marinheiro da barca de vigia da Alfândega, foram acometidos além da Ponta do Trem pelo lanchão da fragata inglesa, que abordou o bote, saltando nele diversos marinheiros e o oficial, que os espancaram com remos e espadas; que à vista do tal agressão, atiraram-se ao mar, sendo salvos pelo escaler do brigue "*Pavuna*", motos um dos soldados que, tendo caído no bote em consequência das pancadas que recebera foi lançado ao mar pelos ingleses, tendo desaparecido; que do lanchão inglês nenhum socorro foi prestado aos que se atiraram ao mar, repelindo-os antes com os remos quando dele se aproximavam.

O remador do bote, Joaquim, preto, releio o mesmo que o outro remador, quanto à agressão, ao fato de se lançarem ao mar, de serem repelidos pelos ingleses os que se lhes aproximavam, e do serem

salvos pelo escaler do brigue "*Pavuna*", com exceção do um dos soldados, que soube ter desaparecido, não podendo ser minucioso por ter sido o primeiro a lançar-se ao mar logo no começo do conflito.

O Mestre da Armada nacional, Manoel do Nascimento Braga, diz que estando a bordo do brigue "*Pavuna*", e acudindo aos gritos de socorro, fez arrear o escaler e seguiu para o lugar de onde partiam os gritos, e então viu um bote abandonado e um lanchão guarnecido por ingleses; que tratou de recolher os náufragos, que eram dois pretos remadores, um soldado naval o um marinheiro, fazendo esforços inúteis para salvar um outro soldado naval que vinha no bote e desapareceu no mar; que ao chegar ao lugar do acontecimento quis a gente do lanchão agredi-lo, retirando-se ao reconhecer que o escaler era de guerra, tendo visto à proa do lanchão um guarda-marinha inglês, com a espada na mão.

O soldado naval, a bordo do brigue "*Pavuna*", João Francisco de Novaes, fazendo parte da tripulação do escaler que foi acudir aos náufragos, confirma quanto referiu o Mestre da Armada.

O imperial marinheiro a bordo do brigue "*Pavuna*", que também fez parte da tripulação daquele escaler, exprime-se pela mesma maneira que os dois precedentes.

Em 5 do mês corrente, em presença do cônsul inglês e o comandante da fragata inglesa "*Forte*", foram apresentados ao soldado naval Simão Rodrigues de Quevedo quatro guardas-marinhas ingleses e entre eles o guarda-marinha Francis Maie, e, convidado aquele soldado naval para designar dentre eles qual o que havia saltado no bote, e aí espancado e atirado ao mar o soldado naval Vicente Ferreira Ramos, foi por ele sem hesitação designado o guarda-marinha Francis Maie, como o autor dos referidos fatos.

À vista do resultado destas averiguações, trata-se de instaurar o competente processo contra o guarda-marinha Francis Maie e o imediato William Langford. (CORREIO MERCANTIL, N° 188)

Naufrágio do "Prince of Wales" (5 a 08.06.1861)

Diário do Rio de Janeiro, n° 191
Rio de Janeiro, RJ – Domingo, 14.07.1861

Sinistros – Bem Desastrosa a Nossa Costa para a Navegação no Decurso do mês de Junho

O primeiro naufrágio se deu com o brigue brasileiro "*Guahyba*", Capitão Francisco Paulino da Silva, em viagem do Rio de Janeiro para Porto Alegre, no dia 2 de junho, no lugar denominado Lagoa do peixe, cerca de 60 milhas longe da Barra, morrendo o cozinheiro e o passageiro Joaquim José dos Reis.

2° O patacho inglês "*Hound*", na madrugada do dia 6; tendo-lhe faltado os ferros com o grande temporal, veio à praia na Costa do Sul, 3 milhas longe da Barra; salvando-se a tripulação.

3° Barca inglesa "*Prince of Wales*", que se supõe ter naufragado no mesmo dia 6, perdendo-se na Costa do Albardão no lugar denominado – Romeiro – cerca de 50 milhas longe da Barra. Morreu toda a tripulação, e por um papel que se encontrou em um dos cadáveres [contrato de marinheiro] veio-se no conhecimento do navio, o qual seguia de Glasgow para Montevidéu, com carga de fazendas e louça.

4° Ultimamente o vapor de guerra "*Paraguassú*" naufragou na Costa do Estado Oriental, no lugar denominado Olho d'Água. Julga-se ter apanhado o temporal de 23 para 24, que caiu nesses dias, e tendo aberto água, viu-se forçado a procurar a praia para salvar sua tripulação; todavia morreram 5 pessoas, escapando 90 e tantas.

Além disso, muitos navios que entraram neste porto sofreram grandes avarias, e outros por milagre de Deus escaparam da praia por terem sofrido fortíssimas travessias.

Fragata Britânica "HMS Fort" (17.06.1862)

Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República (1889-1930)
Alzira Alves de Abreu

[...] na noite de 17.06.1862, três tripulantes da fragata inglesa "*HMS Forte*", vestidos à paisana, jantaram num hotel localizado no Alto da Tijuca, bairro do Rio de Janeiro, e, ao término da refeição, já embriagados, caminharam em direção à cidade e molestaram diversas pessoas, entre elas a sentinela de um destacamento policial.

Houve combate corporal, e os estrangeiros foram detidos com a ajuda de outros soldados.

Um simples caso de arruaça se transformou em um incidente diplomático, à medida que foi levado ao conhecimento do embaixador inglês no Rio de Janeiro, William Dougal Christie, que solicitou explicações junto ao Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Em 05.12.1862, o embaixador Christie emitiu nota endereçada ao governo brasileiro, na qual requisitou que fossem punidos os soldados do destacamento policial responsáveis pela prisão dos tripulantes da fragata Forte, que fossem censurados o chefe de polícia e o oficial que receberam os ingleses na prisão e os detiveram sob custódia durante toda uma noite, bem como que fosse apresentado um pedido de desculpa oficial por parte do governo brasileiro.

O Marquês de Abrantes, na época Ministro das Relações Exteriores, recusou as exigências impostas pelo embaixador Christie, e a contenda finalmente foi arbitrada pelo rei da Bélgica, cujo laudo, favorável ao Brasil, foi entregue em importante audiência no castelo de Laeken, residência oficial dos soberanos belgas, em 21.06.1863, aos plenipotenciários de ambas as partes envolvidas na questão, sendo o plenipotenciário brasileiro Joaquim Tomás do Amaral. (ALVES DE ABREU)

Foreign Office
British and Foreign State Papers (1863-1864)
London, 1869

O reporte remitido por Abrantes incluía a versão dos feitos brindada pelos membros do destacamento da Tijuca:

1. Que na tarde de 17 de julho, após cear e tomar duas garrafas de vinho de Bordéus e meia garrafa de conhaque no hotel de Robert Bennett na Tijuca, os três estrangeiros se dirigiram para a cidade;
2. Que no caminho molestaram aos transeuntes e trataram de desmontar a um ginete violentamente ao tomar as rendas de seu cavalo;
3. Que às 19h00 chegaram na estação do destacamento e o chamado Clemenger deu uns passos até o sentinela e o perguntou "*O que estava fazendo aí?*". Quando o sentinela lhe deu a ordem de retirar-se, Clemenger começou a dar-lhe golpeadas pelo que o sentinela se defendeu com a coronha de sua arma sem usar sua baioneta para não feri-lo e chamou a guarda;
4. Que a guarda fez uso moderado da força para deter os estrangeiros que opuseram viva resistência;

BRITISH AND FOREIGN

STATE PAPERS.

1863—1864.

VOL. LIV.

COMPILED BY THE LIBRARIAN AND KEEPER OF THE PAPERS,
FOREIGN OFFICE.

London:
WILLIAM RIDGWAY, 169, PICCADILLY.

Imagem 26 – Foreign Office, London, 1869

5. Que uma vez detidos no posto o comandante requereu seus nomes e que, ao não compreender a língua, se utilizaram os serviços como tradutor do vizinho austríaco Rodolph Müller mas os estrangeiros "*optaram por não responder as perguntas mostrando-se altivos e desdenhosos*";
6. Apesar de tudo, "*foram tratados pelo comandante do destacamento com a maior amabilidade e urbanidade, providenciando-os não só de papel para escrever e cartas para jogar, mas também colocando a sua disposição sua própria cama, a única na casa de guarda*";
7. Que se bem estes três estrangeiros "*não estavam completamente embriagados, não pareciam estar em plena possessão de suas faculdades mentais*";
8. Que ao dia seguinte foram enviados ao Rio sem que o comandante soubesse ainda que eram oficiais navais britânicos. Em sua chegada "não foram postos na prisão de escravos, mas sim na de homens livres, onde também pode haver pessoas de cor já que, segundo nossa legislação não existe nenhuma diferença nas condições de encarceramento a causa desta condição". Tão logo como se conheceu sua condição de oficiais, foram enviados de imediato para outro centro penitenciário especial e logo para os quartéis dos corpos policiais. (FOREIGN OFFICE, 1869)

O Imbróglio chamado “*Prince of Wales*”

Diário de Pernambuco, n° 13
Pernambuco – Sábado, 17.01.1863

Ministério dos Negócios Estrangeiros
Notas Trocadas Entre o Ministro dos Negócios Estrangeiros e o Ministro Plenipotenciário de S.M.B.

Primeira

Petrópolis, 05.12.1862.

Sr. Marquês,

O governo de Sua Majestade deu-me ordem de dirigir a V. Exª a seguinte comunicação relativa aos nefastos acontecimentos que se seguiram ao naufrágio do navio inglês “Prince of Wales”.

Este naufrágio, que ocorreu provavelmente no dia 7 ou 8 de junho do ano próximo passado ([121]), chegou primeiro ao conhecimento do Cônsul de Sua Majestade no Rio Grande do Sul no dia 13 daquele mês, por intermédio do Sr. Bento Venâncio Soares, magistrado do Distrito de Albardão, que declarou que alguns corpos haviam sido lançados à praia na proximidade de sua residência, mas assegurou não ter notícia do naufrágio.

Ulteriores pesquisas, entretanto, induziram o cônsul de Sua Majestade a suspeitar que um navio britânico tinha naufragado, e em consequência disso partiu, no dia seguinte, para a Costa do Albardão com o juiz municipal e um pequeno número de guardas da

[121] 1861.

alfândega, e chegaram à casa do Sr. Bento Soares, onde foram recebidos com evidente relutância por sua filha, na ausência de seu pai.

Na seguinte manhã, cedo, visitaram eles o lugar do naufrágio e acharam a praia juncada dos destroços do navio e de parte de sua carga, tais como barris, caixas de marinheiros etc.; alguns desses objetos tinham sido evidentemente despedaçados sobre a praia, porém outros haviam sido evidentemente abertos há pouco, e roubado o seu conteúdo. O envoltório de alguns volumes estavam complemente secos, como se tivessem sido trazidos a salvo para a praia em botes.

Verificou-se que tinham sido descobertos dez corpos, alguns dos quais muito longe da praia; não apareceu, porém, nem dinheiro, nem relógios. Os objetos, sem avaria, pertencentes ao carregamento do navio naufragado, foram encontrados na casa do Sr. Bento Soares.

Não tendo o subdelegado do distrito procedido a exame nos cadáveres, Mr. Vereker exigiu vê-los, o que foi energicamente recusado, de maneira muito suspeita, pelo Inspetor do Distrito; que fora encontrado na praia acompanhado de uma força armada. Então o Sr. Vereker voltou para o Rio Grande e solicitou auxílio para que fossem os dez cadáveres conduzidos para ali, a fim de serem examinados e sepultados. Foi-lhe o auxílio prestado, posto que nessa ocasião o Sr. Vereker fosse obrigado a fazer todas as despesas; porém só quatro cadáveres chegaram ao Rio Grande.

Subsequentemente fizeram-se no Rio Grande exames sobre os cadáveres, bem como sobre aqueles no Albardão, neste último lugar pelo subdelegado Gonçalves, hoje demitido, ajudado pelo

cunhado do sr. Soares, o sr. Pereira de Sousa, que se diz ter capitaneado um bando de dilapidadores dos salvados.

Apenas um dos cadáveres foi desenterrado, os outros foram achados insepultos e em estado adiantado de putrefação. Em todos os exames se declarou efetivamente que eram cadáveres de pessoas – afogadas – apesar de haverem circunstâncias muito suspeitas, visto serem encontrados alguns deles despojados de suas roupas e longe do lugar onde chega a maré nas águas altas.

Depois de repetidas e enérgicas solicitações do Sr. Vereker para que se fizesse uma minuciosa pesquisa, ouviu ele dizer por fim, no dia 18 de setembro, que um homem tinha sido convicto de ter em seu poder objetos roubados dos salvados. O Presidente da Província declarou ao mesmo tempo em que os principais culpados haviam fugido, e fez ver a grande dificuldade de induzir os habitantes a fazer qualquer declaração sobre o caso. Mais tarde, em dezembro, as mesmas razões foram apresentadas como justificação do infrutífero resultado de uma ulterior pesquisa, e conquanto fosse admitido, desde o princípio, que os salvados haviam sido roubados, foi somente em agosto deste ano – quatorze meses depois de ter tido lugar o naufrágio, – que V. Exª informou que, em consequência de novos inquéritos, haviam sido demitidos dois empregados e acusados onze pessoas de roubo de salvados. Mas declara-se que o Sr. Bento Soares está livre de toda a acusação e não foi processado. O Governo de Sua Majestade julga impossível que Soares não tivesse conhecimento do que ocorrera: em verdade é forte a presunção de que ele participou do roubo.

V. Exª teve a bondade de dizer que o Governo Imperial se convencera de que pessoa alguma da

tripulação do navio fora assassinada. O Governo de Sua Majestade não está de modo algum convencido disso. É forte a presunção de que as pessoas, cujos corpos se diz que foram enterrados, mas cujas sepulturas ninguém pode mostrar, foram assassinadas. Mas esta questão de assassinato é uma daquelas que poderia ter sido inteiramente liquidada por um exame imediato sobre todos os corpos das pessoas da tripulação, e por uma pronta e diligente investigação no lugar.

O Governo de Sua Majestade considera inteiramente inadmissível as alegações que V. Exª, no intuito de declinar a responsabilidade, exibiu a respeito de ser deserta e inóspita a costa, onde estes ultrajes foram praticados por súditos brasileiros sobre estrangeiros inermes, bem como não julga procedente a alegação das causas, porque depois de muitas delongas não pôde o Governo Imperial descobrir os culpados.

É chegada a época de reclamar o Governo de Sua Majestade uma indenização pela dilapidação dos salvados e dos corpos; e ele deve exigir esta indenização do Governo Brasileiro, como responsável das perdas ocasionadas pelo culpável procedimento das suas autoridades.

Em consequência recebi ordem para exigir do Governo Imperial uma indenização pelas perdas que sofreram os donos do "Prince of Wales", e pelo roubo total dos salvados e dos objetos pertencentes à tripulação. O proprietário reclama:

Pelo carregamento e provisões: .... £ 5.500.00.0
Pelo frete: .... £ 1.025.19.0
Total .... £ 6.525.19.0

O Governo de Sua Majestade não se responsabiliza pela exatidão da quantia reclamada, pertencendo ao dono produzir uma conta em devida forma do valor do carregamento e provisões.

Logo, porém, que o Governo Imperial admita o princípio, o Governo de Sua Majestade acha-se preparado para aceitar um arbitramento justo sobre a questão, pelo que diz respeito à importância da indenização que se terá de satisfazer, e deixará igualmente ao árbitro ou árbitros o determinarem a importância da que se deverá dar aos parentes das pessoas de bordo, cujos corpos foram despojados dos objetos que lhes pertenciam.

Em conclusão, recebi ordem para declarar que o Governo de Sua Majestade, tendo em atenção a demora e procrastinação extraordinária por parte das autoridades brasileiras neste grave negócio, deve insistir em que se trate sem perda de tempo deste arbitramento, e seja ele decidido com a brevidade possível.

Aproveito-me da oportunidade para renovar a V Exª as expressões de minha alta consideração.

A S. Exª o Marquês de Abrantes, Ministro dos Negócios Estrangeiros de S. M. o Imperador do Brasil.

W. D. Christie

Direito Internacional Privado e Aplicação de Seus Princípios com Referência às Leis Particulares do Brasil.

Dr. José Antônio Pimenta Bueno

Memorandum

De 7 a 9 de Junho de 1861 naufragou na baixa, bravia e deserta Costa do Albardão, pertencente à Província de S. Pedro do Sul, e vizinha à fronteira do

Estado Oriental, uma barca que depois se conheceu ser inglesa, e denominar-se “*Prince of Wales*”.

Essa barca tinha por carga carvão de pedra, barricas de cerveja, caixas de pregos, de vidros e tintas; o resto do carregamento era pouco importante; todo ele não passava de 3.500 libras esterlinas.

Quem conhece quanto aquela costa é terrível com qualquer temporal, quão extenso é o seu baixio de dezenas de milhas, forte a correnteza das águas, e espantosa a mobilidade de suas finas areias, não vê meio, senão por milagre, de salvação de vida dos náufragos, nem de carregamento, a não serem os volumes tais que possam boiar no cimo das ondas.

Pode-se pois afirmar que o carvão de pedra, pregos, vidros e tintas foram ao fundo, embora algumas caixas rotas ou barricas quebradas viessem à praia.

Todavia, algumas barricas, caixas, volumes levianos ou boiantes de fios de algodão deram na praia, assim como os corpos dos míseros náufragos.

A pequena população nômade das vizinhanças daquele lugar furtou ou roubou a pouca valiosa parte desses salvados, não se importou com os cadáveres, e muito menos de avisar por espaço de dois dias, as autoridades mais próximas, que habitavam em seus sítios distantes mais de vinte milhas. Convinha-lhes mesmo ocultar.

Assim, só no dia 11, isto é, dois dias depois, foi que as autoridades mais vizinhas souberam, que no dia 12 constou na cidade do Rio Grande, e que no dia 14 puderam o juiz do comércio, empregados da alfândega daquela cidade, e cônsul inglês o Sr. Vereker, chegar ao lugar do naufrágio para providenciar a respeito.

Este cônsul, cuja razão começava a sofrer, como depois melhor veremos, ficou muito impressionado com o sinistro, e seu espírito enfermo gerou variadas suspeitas. Além do que foi furtado ele fantasiou que o carregamento era todo de avultados valores, que vinham a bordo passageiros de importância, que deviam trazer ricos relógios e roupas valiosas, e enfim que os náufragos foram assassinados na praia!

Arrecadou-se o pouco que por ali ainda restava, deram-se buscas nos sítios vizinhos, fizeram-se todas as diligências possíveis; e como ele mesmo, de acordo com as autoridades, visse que era inútil demorar-se mais naquele inóspito lugar, recolheu-se à cidade do Rio-Grande.

Desde então sua imaginação, de mais a mais turbada, não cessou de urdir recriminações, e desejar impossíveis, que levaram o Sr. Christie e o governo inglês a ponto de praticar injustas e rudes violências contra o Brasil.

Para maior clareza convém classificar as arguições, recriminações ou reclamações, como se queira denominar.

> 1° Negligência culposa, ou conivência das autoridades vizinhas, em não dar parte às autoridades da cidade do Rio Grande e em não ir desde logo tomar conta, arrecadar e guardar os salvados;
>
> 2° Suspeitas de assassinato dos náufragos;
>
> 3° Furto e roubo de valores fabulosos.
>
> 4° Morosidade e evasivas na punição do furto e roubo dos salvados.

Eis os desvarios, como veremos, do cônsul, e em seguida do Sr. Christie, e do Ministério Inglês, quando dos próprios escritos e atos daquele cônsul deveriam ter inferido que seu estado mental sofria.

1ª Arguição – Do que temos exposto já se vê que estando as pequenas autoridades locais muito distantes do lugar do sinistro, e querendo os homens semisselvagens que por ali giram furtar os objetos alijados pelo mar, por certo não iriam avisá-las. Ora, elas não tem a faculdade de adivinhar, como pois sustentar essa negligência, tanto mais quando o empregado menos remoto se achava ausente? Não podendo elas comparecer senão dois ou três dias depois, e já não achando senão poucas coisas, como arrecadar e guardar o que tinha sido furtado e conduzido naturalmente para paragens longínquas e desconhecidas, como provam as buscas e as diligências infrutíferas?

Quanto à conivência, nem uma, absolutamente nem uma prova se obteve; e muito menos oferece o cônsul, ou Ministro inglês, quando essa imputação não devia ser formulada sem ela. Como voltaremos depois a esta rude increpação ([122]), observaremos por agora só o seguinte. É notável a sem-cerimônia com que alguns Ministros e Cônsules ingleses querem que se dediquem considerações e finezas extraordinárias a qualquer dos seus guardas-marinhas, e a pouca delicadeza com que tratam os juízes e funcionários brasileiros: é de necessidade acabar com tal abuso.

2ª Suspeita de Assassinatos – Os exames, ou corpos de delito, a que procederam peritos honrados e inteligentes sobre os cadáveres que se puderam transportar para a cidade do Rio Grande, demonstraram a toda a luz que não tinha havido assassinato, que haviam sido asfixiados por submersão. O próprio cônsul nada tendo a objetar quanto a esses, levou suas suspeitas para os outros cadáveres, ou cobertos pelas areias movediças, ou conduzidos pelo mar por efeito da crescente da maré.

---

[122] Increpação: censura.

Pedindo-se-lhe a manifestação de qualquer prova que a respeito tivesse, ou do porque isso asseverava, nenhuma ministrou, disse mesmo que não assevera isso, e só dizia porque alguns, que nunca nomeou, assim pensavam: veja-se seu ofício de 22.04.1862. Uma razão ou imaginação enferma concebeu essa suspeita ou delírio, e transmitiu a Lorde Palmerston, que no Parlamento disse que não tinha nenhuma prova, mas cria, "*talvez para que com ele todos cressem, e daí vissem sua moderação para com o Brasil quanto era magnânima!*" Tal sugestão não tem pois fundamento, e em todo o caso sem prova não podia ter procedência alguma; sem ela a moralidade exige que não se faça tão horrenda imputação.

3ª Depredação de Valores Fabulosos! – É uma das muitas provas da alucinação em que laborava o cônsul. De si para si, e certamente em boa-fé, atento seu estado enfermo, entendeu que a barca estava cheia de riquezas e de gente principal. Esta não vinha a bordo, e a riqueza era carvão, cerveja e louça; mas que importa se ele assim pensava! Não precisava ver o manifesto, bastava suspeitar para ter por estabelecido e evidente. Não admira isso, pois que ele entendia que os semisselvagens do Albardão tinham obrigação de saber o inglês, e ver de alguns papeis, que "*deveriam ter dado à praia, embora não dessem*", que a barca era britânica! Na falta de papeis bastava o pedaço da proa em que se lia "*Prin*" e havia obrigação de saber ler!

É a mesma enfermidade que o levou a pedir ao Sr. Christie que lhe salvasse a vida, pois que havia uma conspiração para matá-lo. O próprio Sr. Christie reconheceu o estado enfermo do Sr. Vereker, como manifestou ao Governo Imperial em nota de 21.08.1862, embora na anterior de 14 dissesse que ele não asseveraria isso sem fundamento.

Nessa ocasião, reconhecido o estado mórbido do cônsul, era tempo e dever do Sr. Christie de informar o seu governo e de dar uma nova face à questão; mas ela já estava azeda e irritante, e o orgulho britânico desde então não se dobra perante as nações fracas.

4ª Morosidade, Evasivas, Subterfúgios na Punição dos Culpados – Este é o maior pretexto das violências do governo inglês. Já passou, dizia ele, mais de um ano, poucos estão presos, e as autoridades locais ainda não estão punidas, devendo julgar-se que algumas são coniventes!

O governo brasileiro, pelo que toca a fatos, argumentava e demonstrava exuberantemente para quem conhece as localidades e circunstâncias do País o seguinte:

1° Que a mor parte dos depredadores fugiram pela próxima fronteira do Estado Oriental, e nele se internaram em lugares incertos; fazia ver que oficialmente já tinha pedido sua extradição ao Governo daquele Estado, que um que regressou ao Império foi logo preso, e que quanto aos outros não tinha recurso senão de esperar pelas diligências das autoridades orientais. O Governo inglês nada podia objetar, mas julgava que era uma morosidade intolerável! O que fazer?

2° Que mesmo em relação aos presos havia sido muito difícil obter alguma prova, porque a população daquela costa é errante, quase toda ela teve parte no furto, uns fugiram, outros; se ocultaram, e não se achavam testemunhas, única prova possível; enfim, que as poucas testemunhas que tinham vindo presas para depor, e que não queriam comprometer-se, juraram que nada viram nem sabiam. Esta é a própria verdade; e o governo inglês diz que é subterfugio! O que fazer?

Pelo que respeita à lei, o Governo Brasileiro tinha os seguintes obstáculos a opor:

1° Que no Brasil, como em todo o país civilizado, ninguém pode ser punido sem prova, sem ser convicto; que na Inglaterra, quando um súdito britânico rouba alguma coisa a algum estrangeiro, mas não se pode obter a prova, esse indiciado não é punido, e entretanto o Governo inglês não indeniza o roubo, ninguém reclama isso, e quando reclamasse não seria atendido; que portanto o seu cônsul, ou fornecesse prova, ou apontasse o meio de obtê-la, ou aliás esperasse da perseverança das diligências para ver o que se conseguia.

2° A legislação brasileira, cod do proc. art. 233, diz: "*Não será acusado o delinquente estando ausente fora do Império ou [mesmo dentro] em lugar não sabido, nos crimes que não admitem fiança*". E assim é preciso que sejam previamente capturados os depredadores para prosseguir-se ulteriormente. O Governo Inglês entendia que eram evasivas! O que fazer! Precisávamos de uma grande armada para despertar-lhe a inteligência, e infelizmente não temos.

3° O governo brasileiro por suas leis, cod. do proc. arts. 72 a 74 e 101, e cod crim. art. 257, não tem ação oficial sobre o crime de furto. Essa ação pertence à parte ofendida, consequentemente por esse lado o cônsul, que é parte competente, tinha o direito e dever de apresentar a sua queixa, nomeando os culpados, de prosseguir no andamento do processo por si, ou por procurador seu, de fornecer a prova, recorrer das decisões para os tribunais superiores, e afinal reclamar se não obtivesse justiça. O que fez ele, porém? Recriminações, e só elas. O Governo, talvez com excesso de jurisdição, mandou proceder oficialmente, fez despesas avultadas, e impôs grandes fadigas sobre os magistrados. Pois bem, em vez de gratidão obteve rudes increpações e violências! A delicadeza e a justiça foram proscritas pelo Sr. Christie.

O cônsul e o seu ministro queriam que um oficial inglês fosse assistir os inquéritos; o Governo lhes disse com razão: "*vosso cônsul é competente para isso por nossas leis, vosso oficial não, salvo se ele quiser assistir como simples espectador, pois que para o mais não é pessoa legitima*"; o Sr. Christie arguia que se tratara esse oficial com menos consideração! Será excentricidade ou humor belicoso?

Enfim, onze depredadores foram pronunciados, duas autoridades amovíveis foram demitidas, não porque se pudesse obter provas contra elas, sim porque isso estava nas atribuições do Governo, e este queria o auxílio de novos empregados no lugar; outras pequenas suspeitas do cônsul foram refutadas, e nada contentou o Ministro ou o Governo Inglês.

Ele não só queria que se violassem as leis do País, que se condenasse sem provas, mas que se fizessem impossíveis à medida dos desejos de seu Cônsul enfermo!

Sua expressão era não se tem feito todas as diligências precisas.

Era esta recriminação vaga, ou outra menos delicada e mais inqualificável, "*são subterfúgios ou evasivas*", como se o Governo Brasileiro quisesse proteger a ladrões, quando ele nem imita o Governo que abusa da sua força para extorquir das nações pequenas somas não devidas a título de indenizações para súditos que não têm direito a elas.

Para quem conhece a morosidade com que se procede em alguns tribunais ou Cortes de Justiça na Inglaterra, causa pasmo o como um Ministro dela desdenha da legislação de outros povos e das dilações ou delongas forçadas de seus processos.

Somos amigos, e respeitamos os inteligentes e honrados magistrados da Grã-Bretanha, mas quanto a algumas de suas antiquadas instituições e leis vetustas, causa senão derisão ([123]), ao menos admiração, que ainda não tenham sido riscadas de seus estatutos.

Ultimatum – O Governo Inglês, em nota de 27.10.1861, limitava-se a pedir a punição dos que fossem convictos do crime, e certamente nada mais justo, porque eles e não o governo deviam responder por seus atos. O Governo Imperial continuou em seus esforços para conseguir esse fim. Em nota, porém, de 17.03.1862, a pretensão do Conde Russell já não parava aí, mudou de natureza; ela exigia:

1° Punição das pessoas envolvidas no atentado, e das autoridades locais, cuja negligência em relação a esse atentado for provada.

2° Uma indenização adequada aos proprietários do navio cujo carregamento, com assentimento das autoridades, foi roubado e destruído.

Por maior que seja a excentricidade do "*Foreign Office*", ou do redator de tal nota, que nem ao menos pelo lado de inteligência honra a seu autor, admira o como se conciliou a matéria da primeira com a segunda exigência.

Na primeira se reconhece a dúvida de que houvesse negligência das autoridades, e bem assim se manifesta ver a necessidade de prova anterior disso. Na segunda apalpa-se a contradição, pois que afirma-se o assentimento ou cumplicidade delas como já provada, e daí se deduz a obrigação de indenização por parte do governo! Como se mesmo nesse caso se pudesse daí só derivá-la!

---

[123] Derisão: riso de desprezo.

O Governo devia punir os culpados, e além de puni-los indenizar! Que jurisprudência! Que direito! Será de um Ministério Inteligente, ou semibárbaro!

Em suma, depois de uma discussão irritante e bem pouco cavalheira por parte do Ministro inglês, não obstante as prisões já efetuadas, e diligências que continuavam, apresentou este o seu "*ultimatum*" de 5 de dezembro, exigindo uma indenização fabulosa e formulada por um modo singular, e uma satisfação ainda mais celebre!

A arrogância quis indenização até do casco, dos fretes, e de tudo que visivelmente foi para o fundo do mar! Indenização pirática, mais que vergonhosa!

Repelido esse injusto "*ultimatum*", seguiram-se represálias odiosas, não só pela sua natureza pouco compatível com a civilização atual, como desnecessárias, pois que havia outros meios preferíveis, e sobretudo bárbaras pelas circunstâncias selvagens de que foram acompanhadas! O porto da capital do Império serviu de centro de operações hostis!

É desnecessário referi-las detalhadamente, porque são notórias, e porque causaram pejo aos homens inteligentes e justos da Inglaterra. O Brasil é grato a esses espíritos nobres, e em geral ao povo inglês. Exposto como os fatos se passaram até esse ponto, além do qual não progrediremos, cumpre examinar de mais alto o que foi, e o que pretende ser o governo inglês a respeito de naufrágios?

Outrora ele era um dos que por seus costumes feudais ou bárbaros mais exercia e aproveitava admiravelmente o seu direito de naufrágio ou de confisco, em virtude do qual assenhoreava-se dos efeitos naufragados, ou lançados pelo mar sobre suas praias ou costas.

Era nada menos do que uma das rendas marítimas da sua coroa, aí ainda está escrito estatuto 17 de Edw. 2° cap. 11 e outros para prova. E se lhe disputassem clamaria que ela era a senhora e guarda de suas águas territoriais, que pela perda do navio o proprietário perdia o direito do que ele continha, tornando-se os efeitos "*res nullius*", e por isso propriedades do primeiro ocupante, ou antes do senhor territorial.

Só por concessões especiais, e bem compensadas, modificava ele o seu odioso direito "*wrack*".

Basta ver as suas célebres distinções de "*jetsam, flotsam, e ligan*" para admirar-se o que foi, e o que quer ser esse governo.

Nem foi ele dos primeiros a abandonar abusos tão bárbaros que causam pejo. A França, sempre inteligente, generosa e cavalheira, precedeu-o nas boas ideias.

O Brasil, educado nos princípios fecundos e nobres da civilização moderna, nunca quis aproveitar-se das desgraças alheias, nunca pretendeu ter esse imoral confisco; abraçou, sim, e sempre, o pensamento luminoso de minorar tais desgraças.

Muitos naufrágios se tem realizado sobre suas costas, todos os governos lhe tem feito justiça, e por vezes louvado seus esforços filantrópicos, ou conferido distinções a seus empregados; estava reservado ao atual ministério inglês a linguagem e as violências de que usou!

Em nome, porém, de que direito pretende o Conde Russell que quando naufragar algum barco inglês nas costas do Brasil as autoridades brasileiras abandonem todas as suas obrigações, e só cuidem de servir de caixeiros dos súditos britânicos!

Será em virtude de Tratados ou Convenções consulares que estabeleçam e definam essa obrigação rigorosa? Certamente não, porque não temos nenhum Tratado nem Convenção; não é pois daí que ele pode deduzir suas pretensões arrogantes e cominatórias ([124]). Será então dos bons ofícios, dos princípios de mutua benevolência, mais ou menos amplos e variáveis, adoptados ([125]) pela civilização? Mas então cumpria ser cortês, pedir e não ameaçar. Será enfim em observância das leis do Império, que prevalecem na falta de convenções? Vejamos.

A disposição que temos a este respeito é a do decreto n° 855 de 08.11.1851, que em seu art. 12 diz:

> Quando um navio estrangeiro naufragar nas praias do Brasil, e em lugar onde haja agente consular da respectiva nação, poderá este praticar tudo quanto julgar conveniente para a salvação do mesmo navio, das suas pertenças e carregamento, salva a intervenção das autoridades territoriais, etc.

Temos além disso o art. 331 e seg. do regulamento das alfandegas de 19.09.1860.

Foi mesmo para evitar reclamações, que conferiu-se essas amplas atribuições aos cônsules, e que foram elas reproduzidas nas Convenções Consulares que temos celebrado com diversas potencias. É demais essencial que os agentes consulares auxiliem as autoridades com suas informações, e todos os esclarecimentos possíveis; eles são os que tem maior obrigação de cuidar dos interesses dos seus nacionais, basta que as autoridades locais lhes prestem a proteção e meios que requisitarem e que ressalvem a ordem.

---

[124] Cominatórias: sanções que tem valor de ameaça.
[125] Adoptado: escolhido e seguido.

O que fez, porém, o cônsul inglês em benefício de seus nacionais?

À exceção de variadas suspeitas, lamentações e recriminações odiosas, nada, absolutamente nada: pelo contrário deixou de cumprir seus deveres segundo as leis brasileiras, que por seu emprego tinha mais obrigação de estudar do que os nômades do Albardão, o inglês.

Desde que houve furtos, desde que suspeitou haver omissão ou conivência das autoridades, ele era parte competente para dar sua queixa contra os depredadores, e tinha obrigação de fazê-lo, como já antes indicamos, pois que a ação de furto é privada, e também de procurar coligir não meras suspeitas, sim os esclarecimentos e provas de tais crimes, e produzi-las, pois que não bastam conjeturas para impor penas.

O Sr. Vereker nada fez, nem podia fazer, porque seu estado mórbido não lhe permitia; estamos mesmo persuadidos que se não fosse sua enfermidade as coisas não chegariam ao extremo a que chegaram.

Sirva o fato para orientar melhor o Ministério Britânico, para não dar fé só a seus cônsules ou enfermos, ou a outros apaixonados, e não atropelar as relações internacionais sem mais exame, sem prévio reconhecimento positivo da verdade, como exige o caráter refletido e sisudo dos homens de estado.

Esse costume britânico é revoltante, e anima os agentes consulares, que começam a servir, que por isso ainda pouco valem, que querem aparecer e fazer-se recomendados por seu zelo, a levantar questões e altivar-se por modo insólito e inconveniente aos interesses comerciais não só do País, como da Inglaterra.

Não é, pois, em nome, ou nos termos das leis brasileiras, que o Ministério Inglês procedem.

A conclusão patente é que dirigiu-se só e unicamente por informações errôneas e pelo abuso da força, e assim fez por que o Brasil não tem igual. Se tivesse não procederia desse modo, e se procedesse seria reprimido.

É evidente que não existe nação alguma em cujo território não haja homens ignorantes e desmoralizados; é evidente que não existe nação alguma que possa prevenir sempre todos os delitos; como pois responsabilizar o Governo por suas depredações, por sua fuga, ou por dificuldades, demoras forçadas ou impossibilidade de obter provas do crime? Porque foi responsabilizado o Governo do Brasil?

Quererá o Conde Russell quando naufragar algum navio francês nas costas de suas colônias, na Austrália, por exemplo, e for o carregamento depredado por alguns homens desmoralizados, indenizar os súditos franceses por morosidade ou impossibilidade de obter provas?

O princípio é reciproco, e apregoado por ele à face do mundo. Se o Brazil tem pouca força para o fazer valer contra a Inglaterra, outras nações já adultas têm-na. Ora, será isso servir bem à Grã-Bretanha?

Foi um abuso clamoroso!

Na falta de forças de um Estado nascente, resta só o apelo para as ideias nobres da civilização, para o juízo dos povos esclarecidos.

Essas ideias são potencias, tem valiosa apreciação no mundo inteiro, caracterizam os fatos, os homens e os governos com força irresistível.

Findando aqui o nosso "*memorandum*", oferecemos de novo como Brasileiro nossa gratidão ao povo inglês, e nisso sem dúvida somos acompanhados pela generalidade de nossos compatriotas e de todas as nossas relações, que de cada vez mais se estreitavam com os honrados ingleses.

Não é a primeira vez que o gabinete britânico tem procedido contra as aspirações do seu nobre País! O povo inglês não mandaria Napoleão I, que pedia um asilo, para os rochedos de Santa Helena! (PIMENTA BUENO)

Arbitragem Internacional

A Coalição, n° 20
São Luís, MA – Quarta-feira, 11.03.1863

O Cruzeiro do Sul foi portador de notícias da Europa relativas à Questão entre o nosso Governo e o Sr. Christie, Ministro de S. M. Britânica.

De real contentamento foi para nós a impressão causada no velho mundo por negócio tão grave quanto importante, pois na balança da opinião pública europeia teve o nosso direito mais peso que os excessos e insolências de um Ministro, que se dizia representante de uma nação civilizada e amiga.

Na própria Inglaterra a manifestação do espírito nacional nos foi favorável; e quanto não bastassem as palavras do "*Daily News*", do "*Standart*" e do "*Morning Herald*", e as interpelações dirigidas contra o governo na Casa dos Comuns, ali está o grande "meeting" de Liverpool e a incumbência dada aos representantes daquele Distrito para significar que o povo não apoia os atos cometido em nome do seu governo. Sirva-nos isso de satisfação, bem como já nos serviu a tal respeito a expressão da imprensa dos nossos vizinhos da América.

O governo inglês resolveu por espírito de "*conciliação*", segundo declarou no parlamento o Sr. Layard, subsecretário do estado dos negócios estrangeiros, aceitar o arbitramento proposto pelo nosso governo em relação à questão dos oficiais da Fragata Forte e receber o dinheiro que se lhe mandou dar, sob protesto, a título das pretendidas indenizações do "*Prince of Wales*".

Dizem alguns correspondentes que o governo aprovara o procedimento do Sr. Christie; mas, os telegramas da "*Gazetta de Portugal*" e "*Jornal do Commércio*" de Lisboa declaram o seguinte:

> Londres, 10, à noite. A Inglaterra censura o procedimento do Ministro Britânico no Rio de Janeiro para com o governo do Brasil.
>
> Londres, 10, à tarde. O governo britânico desaprova o procedimento do seu Ministro contra o Brasil.

Como quer que seja, resta-nos saber qual a solução que terá a questão da satisfação e indenizações reclamadas de nossa parte por intermédio do nosso Ministro em Londres.

Se é certo, como diz o Sr. Layard, que o governo da rainha está disposto a terminar tudo do modo o mais amigável, podemos esperar que o governo inglês, melhor avisado que o seu Ministro Christie, dê atenção às reclamações feitas e fundadas nos interesses dos súditos britânicos relacionados conosco e aqui residentes o nos ofereça ensejo de louvarmos sua prudência.

Eis em que termos se exprime a "*Correspondência de Portugal*" de 13 do mês próximo passado:

> Foi grande a sensação que produziu aqui a notícia do desagradável conflito acontecido no Rio de Janeiro e do injusto agravo feito pelos ingleses à bandeira nacional brasileira. Com a memória ainda fresca da afronta do "*Charles et George*" pesa-nos mais vivamente a ofensa da parte do governo inglês a um povo nosso irmão e amigo pelos agentes de uma nação poderosa, que não precisa de esteiar a sua grandeza na opressão dos seus aliados.

> Toda a imprensa portuguesa tem sido unânime em seus votos em desagravo da nação brasileira. A atitude do Imperador do Brasil, do governo brasileiro e principalmente do seu povo tem direito a toda nossa simpatia. E não foi menos agradável aos portugueses o saberem que os seus compatriotas, que residem no Brasil, fizeram causa comum com a generosa população, que os hospeda.

Na qualidade de um dos mais obscuros representantes da imprensa brasileira; agradecemos as palavras e o procedimento da imprensa dos nossos irmãos de além-mar.

E desta ocasião nos servimos para acompanhá-los nas suas justas queixas formuladas em presença do atentado exercido em Loanda pelo comandante do navio de guerra inglês "*Torch*" contra o patacho português "*Paquete de Mossamedes*".

O patacho fazia-se de vela para sair do porto, quando de bordo do navio inglês partiram três escaleres tripulados e fizeram fundear o patacho, abordando-o. Tão incrível atentado teve sem dúvida origem "*in good sprit*" em que se achava o comandante do "*Torch*".

O fato deu-se depois das cinco horas da tarde e o Sr. Smith, comandante do navio inglês assim o explica:

> No meu regresso para bordo do "*Torch*", ontem pelas 5½ horas da tarde, em companhia do comandante Bathish, estando à distância de 500 jardas do "*Torch*", pareceu-me que o Mossamedes levava o rumo na direção da proa do meu navio.
>
> Considerando que as circunstâncias do caso exigiam, uma explicação, ordenei ao meu tenente para que com os escaleres fizesse fundear o patacho, o que assim se fez.

O motivo do atentado é irrisório. Porque um navio que estava a sair pareceu ao comandante de um vaso de guerra inglês que levava rumo à proa deste, fez-se-o fundear e deu-se-lhe uma abordada com três escaleres.

O ofício que lhe dirigiu a tal respeito o Sr. governador da Angola é notável pela dignidade com que foi concebido e pela energia e firmeza da linguagem. O Sr. Ministro da Marinha deu explicações à Câmara Portuguesa acerca desta ocorrência, declarando que já havia considerado este negócio e começado a proceder no empenho de obter do governo da Inglaterra a devida reparação.

Parece que o "*I am english*" terá em breve muito maior força e extensão que o "*civis romanus sum*" ([126]) dos antigos conquistadores do mundo, visto que a frase da personalidade nacional vai passando aos objetos materiais pertencentes à S. M. britânica.

É, porém, para sentir que súditos, empregados e representantes de uma nação tão poderosa quanto civilizada tenham o vício nacional que os distingue, porque unido ele às constantes lembranças do "*I am english*", resulta daí o que constantemente a imprensa nos denuncia.

Verdade é que as insolências só se praticam para com os mais fracos.

O "*good sprit*" dos ingleses é com os fortes prudente e razoável. (A COALIÇÃO, N° 20)

A Coalição, n° 28
São Luís, MA – Quarta-feira, 08.04.1863

Legação Brasileira em Londres, 26.02.1863

[126] "*Civis Romanus sum*": "*Eu sou um cidadão romano*", expressão latina que enfatizava os privilégios dos cidadãos romanos. A frase foi citada pelo Lorde Palmerston, em 25.06.1850, que reiterava que todo cidadão britânico, em qualquer recanto do planeta, deveria ser protegido pelo Império Britânico como eram os cidadãos romanos eram na época do Império Romano.

O abaixo assinado, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de S.M. o Imperador do Brasil, tem a honra de acusar a recepção da nota, que em data de ontem lhe dirigiu o muito honrado Conde Russell, principal secretário de estado de S. M, a Rainha da Grã-Bretanha e Irlanda para os Negócios Estrangeiros, e apressa-se em transmitir a S. Exª no incluso cheque sobre o Banco de Inglaterra a quantia de £ 3,200, que o Governo de S.M. Britânica fixou pelo naufrágio da barca "*Prince of Wales*".

Assim realizado este pagamento resta agora ao abaixo-assinado o imperioso dever de executar o que já teve a honra de anunciar na sua nota de 9 do corrente ao muito honrado Conde Russell, a saber: que o Governo de S. M, o Imperador, fazendo este pagamento ao Governo de S. M. Britânica, não reconhece por forma alguma o direito ou justiça da parte do Governo britânico em pretender que o Governo Imperial seja responsável pelo naufrágio da barca "*Prince of Wales*" nas costas do Brasil; havendo aliás o Governo Imperial empregado todos os meios ao seu alcance para conseguir a punição dos supostos malfeitores, e tendo feito franca e lealmente os possíveis esforços para demonstrar a improcedência da reclamação a que este fato deu lugar por parte da Legação Britânica no Rio de Janeiro.

E assim intimamente convencido do direito que lhe assiste, declara o Governo Imperial:

1°) Que não pode nem deve aceder aos princípios insólitos que se pretendem contra ele estabelecer por ocasião desse naufrágio; nem aceitar a responsabilidade que se lhe atribui contra o que tudo, alta e categoricamente protesta.

2°) Que conseguintemente se recusa, como sempre se recusou, a conseguir e a intervir na liquidação das perdas sofridas pelos donos da barca naufragada, ou de qualquer indenização pelos desastres provenientes desse naufrágio; e assim, também declina absolutamente o Governo Imperial tomar conhecimento do fato

de abster-se o Governo Britânico de fazer reclamação pecuniária pelo navio ou pelo frete, como se declara na nota a que ora responde o abaixo-assinado.

3°) E, finalmente, transmitindo ao governo de S. M. Britânica a sobredita quantia de £ 3,200 pelo naufrágio da barca "*Prince of Wales*", declara o abaixo-assinado, em nome do seu governo, que este pagamento assim feito ao Governo Britânico é mera consequência dos procedimentos ilegais e violências cometidas sobre navios brasileiros nas águas territoriais do Império, e simples resultado da força, sem de nenhum modo importar a admissão do direito ou justiça da parte do Governo Britânico.

Pelo que nunca poderá este pagamento estabelecer um precedente contra o Brasil ou qualquer outra nação marítima, pois que o Governo Imperial não reconhece o direito em semelhante fato, antes contra ele e suas consequências protesta da maneira a mais formal e solene.

O abaixo-assinado, dirigindo ao governo de S. M. Britânica este protesto para os seus devidos efeitos, reserva-se, entretanto, o direito de reclamar em nome do seu Governo uma satisfação pela violação da sua soberania territorial em consequência de terem sido, a título de represálias, capturados e conservados como presas nas águas territoriais do Império, por navios da marinha de guerra britânica, cinco navios de propriedade brasileira; bem como uma indenização pelos prejuízos resultantes das referidas presas; contra o que tudo desde já igualmente protesta o abaixo-assinado, e aproveita a ocasião para reiterar ao muito honrado conde Russell a expressão da sua mais alta consideração.

A S. Exª o muito honrado Conde Russell.

Carvalho Moreira (A COALIÇÃO, N° 28)

Diz Christie aos seus patrícios:

"Desejando dar-vos que comer, eu estendi uma perna desde a Inglaterra até ao Brasil, onde consegui pôr o pé: mas infelizmente uma chuva de flechas lançadas pelos caboclos me fizeram mais que depressa desocupar o ponto".

Imagem 27 – Semana Illustrada, n° 111, 25.01.1863

Diário do Rio de Janeiro, n° 197
Rio de Janeiro, RJ – Segunda-feira, 20.07.1863

O parecer de Sua Majestade o Rei Leopoldo I é o seguinte:

Nós, Leopoldo, Rei dos belgas tendo aceitado as funções de árbitro que nos tem sido conferida, de comum acordo, pelo Brasil e pela Grã-Bretanha, na questão que se tem suscitado entre estes estados acerca da detenção, em 17.06.1862, pelo Corpo da Guarda da polícia brasileira, situado na Tijuca, de três oficiais da marinha britânica; e dos incidentes que tiveram lugar em seguida e por ocasião dessa detenção;

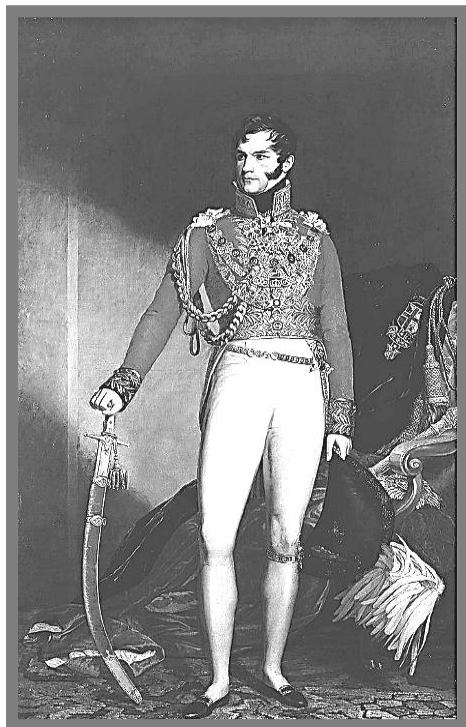
Animado pelo desejo de corresponder por uma decisão escrupulosa, e imparcial à confiança que os ditos estados em nós depositaram;

Querendo, para cumprir a missão que temos aceitado, levar ao conhecimento das altas partes interessadas o resultado do nosso exame, bem como a nossa decisão arbitral sobre a questão que nos foi submetida nos termos seguintes, a saber:

Se na maneira por que as leis brasileiras foram aplicadas aos oficiais ingleses, houve ofensa à marinha britânica;

Considerando que não ficou de modo algum demonstrado que a origem do conflito fosse devida aos agentes brasileiros, os quais não podiam razoavelmente ter motivos de provocações;

Considerando que os oficiais, quando foram presos, não traziam as insígnias de sua classe, e que em um ponto frequentado por tantos estrangeiros não podiam pretender que se acreditasse na sua palavra, quando declaravam pertencer à marinha britânica, ao passo que nenhum indicio aparente desta qualidade corroborava a sua declaração;

Por conseguinte, uma vez detidos, deviam submeter-se às leis e regulamentos existentes, e não podiam exigir um tratamento diferente daquele que teria sido aplicado, em iguais condições, a quaisquer outras pessoas;

Considerando que, se não é possível deixar de reconhecer que os incidentes, que sobrevieram, foram dos mais desagradáveis para os oficiais ingleses, e que o tratamento ao qual foram expostos deveu-lhes parecer, muito duro, consta todavia que quando pela declaração do Vice-cônsul inglês, a posição social destes oficiais foi devidamente conhecida, foram logo tomadas medidas para que lhes fossem proporcionadas atenções particulares, e que em seguida ordenou-se que fossem pura e simplesmente postos em liberdade;

Considerando que o funcionário que os mandou soltar, ordenou que fossem postos em liberdade logo que isso lhe foi possível, e que, procedendo assim, foi movido pelo desejo de poupar a estes oficiais as consequências desagradáveis, que nos termos das leis deviam forçosamente resultar para eles, de qualquer andamento que se desse ao negócio;

Considerando que, no seu relatório de 06.07.1862, o chefe de polícia não devia somente apresentar a narração dos fatos, mas também dar conta à autoridade superior da sua conduta, e dos motivos que o tinham levado a usar de benevolência;

Considerando que neste caso ele estava legitimamente autorizado para se exprimir como o fez, sem que daí se possa inferir intenção alguma de malevolência;

É nossa opinião que, da maneira por que as leis brasileiras foram aplicadas aos oficiais ingleses, não houve nem premeditação de ofensa, nem ofensa à marinha britânica.

Feito e dado em duplicata sob o nosso selo real, no Castelo de Lackem, aos 18 dias do mês de junho de 1863.

[L. S.] LEOPOLDO. (DRJ, N° 197)

SEMANA ILLUSTRADA

Rio, 27 de Dezembro de 1863.

A MOLEQUEIDA.

POEMA EM UM SÓ CANTO.

Offerecido ao Moleque da Semana Illustrada.

(CONTINUAÇAO).

XV.

Não fui eu que lhe disse que o godeme (1)
Do Christie, de cachola desmiolada,
Agora chora o lamba (2), grita, geme,
Por se ter espichado na embaixada?
Não lhe disse que já ninguém o teme?
Que em Londres, logo após sua chegada.
Teve por ovação foras e vaias
De muitas calças e de algumas saias?

---

1 Godeme: indivíduo britânico.
2 Lamba: bajulador.

Imagem 28 – Semana Illustrada, n° 159, 27.12.1863

– *Christi audi nos...*

– *Si, yes, mim agora ouve povo brasileira, porque vê que ter razão e fala direita, e conhecer que mim gosta mais de nota de banca que de nota diplomática. Se você fala sempre comiga assim, eu estar sempre sua amiga de você, porque mim no gosta de briga. Escuta: outra dia Jonathas mandar mim planta batatas, e eu responde manda Jonathas planta algodão; Jonathas ficar furiosa, e logo comiga mas John Bull correr para Petropole tomar fresca na sua cabeça. Quando pode ouve tinir dinheira, John Bull faz tinir espada.*

Imagem 29 – Semana Illustrada, n° 110, 18.01.1863

Circunavegação da Lagoa Mangueira

Mar Português: Segunda Parte

(Fernando Pessoa)

II. HORIZONTE

[...] Linha severa da longínqua costa –
Quando a nau se aproxima ergue-se a encosta
Em árvores onde o Longe nada tinha;
Mais perto, abre-se a terra em sons e cores:
E, no desembarcar, há aves, flores,
Onde era só, de longe a abstrata linha.

O sonho é ver as formas invisíveis
Da distância imprecisa, e, com sensíveis
Movimentos da esperança e da vontade,
Buscar na linha fria do horizonte
A árvore, a praia, a flor, a ave, a fonte –
Os beijos merecidos da Verdade.

No dia 05.01.2016, às vésperas de meu natalício, recebi uma estranha mensagem de meu querido amigo e Ir∴ Coronel Leonardo Roberto Carvalho de Araújo, cumprimentando-me pelo aniversário e deixando transparecer uma profunda tristeza que o afligia. Achei o texto um tanto estranho, mas, ciente da fantástica aptidão literária e poética do caro camarada, deduzi que a sua amargura talvez tivesse origem apenas na angustiante constatação de que o tempo não perdoa e prossegue sua marcha inexorável de garantir-nos, a cada ano, mais um nefasto marco cravado profundamente na nossa carcaça – rugas, cabelos brancos, símbolos insofismáveis do avanço cronológico. No dia seguinte (06.01.2016), meu mano Tenente-Coronel João Batista Carneiro Borges, ao cumprimentar-me pelo aniversário, informou-me do falecimento do Sub-Tenente Élgio Benhur Ribas – só então percebi o real motivo da angústia do Ir∴ Araújo.

Fui convidado, nesse ínterim, pelo Comandante Norberto Weiberg e pelo Coronel PM Sérgio Pastl para realizarmos a Circunavegação da Lagoa Mangueira e concordei imediatamente, desde que adiássemos a partida de Porto Alegre para terça-feira (13.01.2016), tendo em vista que na segunda-feira (12.01.2016), seria celebrado um culto na Igreja Santa Terezinha em memória do saudoso amigo Benhur.

Vou prestar minha humilde, mas, sincera, homenagem ao dileto amigo Benhur, realizando a Circunavegação da Lagoa Mangueira em apenas quatro dias.

Um esforço considerável tendo em vista de que, desde minha "*Missão Pantaneira*", realizada de 30.06.2015 a 05.07.2015, eu me dediquei exclusivamente às pesquisas históricas e à execução da 2ª Fase Expedição Centenária Roosevelt-Rondon (MT e RO), realizada de 20.10.2015 a 15.11.2015.

Meu treinamento físico, neste intervalo, não contemplou nenhuma atividade náutica, restringindo-se a uma média de 23 horas de marcha (129 km), de segunda a sábado, quase 03h50 por dia sem altos horários.

Rumo à Lagoa Mangueira (12.01.2016)

Os Cmt Norberto e Pastl passaram em minha residência, no Bairro Ipanema – Porto Alegre, RS, e fomos direto à Vila Itapoã buscar o veleiro "*Corais*", o pequeno veleiro "*Day Sailer*", de propriedade do Comandante Norberto. Em Itapoã, atrelamos o reboque ao Chevrolet Meriva e retornamos à minha morada para carregar meu caiaque "*Argo II*", modelo Cabo Horn, da Opium FiberGlass, e minhas tralhas.

Partimos, finalmente, para a Lagoa Mangueira pela BR-116 e depois, nas proximidades de Pelotas, pela BR-471 até o Km 634, onde contatamos o Sr. Marcelo Souza, gerente da Granja Santa Helena, que nos indicou a rota até a Lagoa e se mostrou bastante cético quanto à possibilidade de conseguirmos realizar a circunavegação da Mangueira em apenas quatro dias.

Colocamos o Veleiro n'água e enquanto eu e o Comandante Norberto montávamos acampamento, no Ponto que eu denominara "*Bomba 08*" (33°19'14,3"S / 53°00'27,1"O) nos meus mapas, o Coronel Pastl foi deixar o automóvel, por questão de segurança, na casa do Sr. Paulo Renato Fabra, que ficava há 02 km de distância, conforme fora acordado com o Sr. Marcelo Souza. Dormimos cedo, a expectativa era grande, o vento Sul soprava a uns 14 km/h.

Bomba n° 08 – Rumo Norte (13.01.2016)

Acordamos por volta das 05h30 (horário de verão), desmontei a barraca, embalei minhas tralhas e parti célere às 06h05, meia hora antes do Sol nascer, costeando a margem Ocidental, aproado para o Norte, embalado pelo "*Carpinteiro da Costa*" – vento SSE.

Ondas de quase um metro golpeavam suavemente a alheta de Boreste do altaneiro "*Argo II*" sem, contudo, comprometer o seu deslocamento, mantive uma velocidade de 4 nós (7,2 km/h) e meu espírito vagava livre e solto deslizando nas cristalinas águas azul-esverdeadas da Mangueira sob um belo céu de um anil intenso e sem nuvens – eu me sentia em casa.

Fiz minha primeira parada, às 09h40, para esticar as pernas. Quando fui retirar a saia de neoprene, que uso para vedar o "*cockpit*" do caiaque,

ela rasgou – minha velha companheira de tantas travessias estava ressecada e fragilizada pela exposição continuada ao Sol e às intempéries. O cadáver de uma enorme capivara estirado na margem chamou-me a atenção; embora a carcaça apresentasse avançado estado de decomposição, não se notava nela qualquer sinal de predadores.

Continuei minha viajem e, meia hora depois, (10h20) avistei, à retaguarda, a equipe de apoio a bordo do "*Corais*". O vento mudara para SE, soprando a uns 16 km/h, dando continuidade à sua lenta rotação para o Norte (no sentido levogiro). A margem Ocidental é muito uniforme, extensos juncais, plantações de arroz e soja, bosques de pinus e eucaliptos além dos ciclópicos "*levantes*" – canais destinados à irrigação do arroz com água proveniente da Lagoa Mangueira.

Por volta das 11h30, os nautas sinalizaram para pararmos na "*Bomba 14*" (33°05'57,2"S/52°49'42,5"O) para almoçar. A origem do vento agora era ESE com uma velocidade em torno dos 18 km/h. A aproximação da margem foi difícil tive de surfar ondas de quase dois metros antes de aportar o "*Argo II*".

O caiaque com seus 5,12 m de comprimento, longas e pronunciadas quilhas de proa e popa, é uma embarcação excelente para longas jornadas, mas não é uma boa opção para "*pegar ondas*". Ao me aproximar da rebentação, coloquei o caiaque em um ângulo de 45° em relação à crista das ondas, e procurando evitar uma possível enterrada de proa, joguei o corpo para trás e inclinei o corpo no sentido das ondas, usando a pá esquerda do remo como estabilizador para tentar manter o equilíbrio frente àquela enorme massa d'água que me empurrava com violência de Boreste.

Repeti a operação mais quatro vezes até aportar, felizmente sem incidentes, à margem, onde fiz um reconhecimento da área encontrando um simpático patroleiro (operador de motoniveladora), que me informou que estava trabalhando em um empreendimento do Complexo Eólico dos Campos Neutrais. Na parte alta da margem, logo ao Norte da "*Bomba 14*", tinham sido construídos, pelo Complexo, confortáveis apartamentos climatizados.

Antes de partir, acordei com a equipe de apoio que deveríamos acampar na "*Bomba 20*", em um estreito canal relativamente protegido dos ventos e parti fustigado por um vento de Este de uns 20 km/h. A saia rasgada na direita permitia que, volta e meia, a água entrasse no "*cockpit*" do caiaque, comprometendo sua estabilidade. Tive de fazer uma parada intermediaria para drenar a água do caiaque antes de aportar, por volta das 17h30, no local combinado, depois de remar 45 km. Recebemos a agradável visita dos senhores Delmar (rizicultor) e Gilson (pescador e "*bombeiro*" – encarregado de ligar a Bomba de Irrigação). Uma simpática cadelinha passou toda a tarde conosco, desfrutando dos pequenos petiscos que lhe atirávamos, e só foi embora depois que nos recolhemos. Resolvi dormir no compacto compartimento de carga do veleiro para ganhar tempo na partida do dia seguinte: não foi, definitivamente, uma boa escolha.

Bomba n° 20 – Taim – Bomba n° 20 (14.01.2016)

Antes de partir, combinamos de nos encontrar para o almoço em um Pontal, próximo à Reserva do Taim, no alinhamento do extremo Norte do bosque de pinus (32°49'35,4" S / 52°33'24,6" O), e parti enfrentando vento de proa (NE) durante todo o trajeto.

Descreve o Coronel Pastl:

> Dia 14, acordamos às 05h45, com "*patrulhas de capivaras*" no entorno do acampamento. Tomamos café, combinamos de nos encontrar no Espigão Leste do Taim, na tangente da silvicultura [talhões da costa] de pinus e zarpamos. (PASTL)

Acompanhei a costa Ocidental, nos primeiros quinze quilômetros e, depois de avistar o ponto de encontro, aproei rumo NE, enfrentando ondas de proa, evitando a entrada d'água de Boreste, mantendo uma velocidade média de navegação de 4,8 km/h.

Aportei às 12h30, depois de navegar 31 km em 06h30 sem parar, a um quilômetro ao Norte (32°48'52,8" S /52°33'40,5" O) do local combinado para o almoço, numa tentativa desesperada de encontrar meus parceiros. Desembarquei, comi algumas Castanhas do Brasil (Castanha do Pará – Bertholletia excelsa), bebi meu "*Frukito*", engoli três cápsulas de guaraná e fiquei observando a maravilhosa avifauna da Reserva do Taim.

O Taim faz parte das rotas migratórias de aves oriundas dos dois Hemisférios, concentrando, graças a isso, uma das maiores diversidades de aves aquáticas do País. O grande diferencial para mim, porém, foi constatar a grande quantidade de Cisnes-de-pescoço-preto (Cygnus melancoryphus) – o único e verdadeiro cisne sul-americano. Nas minhas andanças pelos Mares de Dentro, até então, eu encontrara apenas cinco espécimes e aqui na Mangueira encontrei bandos de dezenas de indivíduos voando ou nadando. Alguns deles, assustados com minha aproximação, grasnavam ruidosamente e levantavam voo com dificuldade, pedalando n'água como o fazem os biguás.

Aguardei, preocupado até as 13h06, e, como não avistasse o “*Corais*”, concluí que meus parceiros estavam detidos por algum problema técnico. Resolvi, então, retornar à “*Bomba 20*”. Relata o Coronel Pastl:

> Vento Norte [contra] fraco, e bordo e bordo, chegamos seis vezes à costa Leste e voltávamos a Oeste, e após a última ponta verde [salsos salientando-se em prainhas de juncal] no Leste, entramos na última enseada e resolvemos investigá-la em busca do Hiram. Motoramos ([127]) e encalhamos em sargaços – mar de sargaços. Vimos no meio do juncal na margem o caíque “*Dori*” de algum pescador e uma indistinta placa na mata, branca [ilegível]. Outra na ponta Norte do talhão. Às 19h19, chegamos no ponto acordado e nada, apenas capivaras, muitas [já é o banhado do Taim]. Adentramos [pouco] ao banhado, até às 19h45, e nada do Hiram. Acampamos no local tratado, na prainha com salsos. Montamos barraca, fizemos fogo, jantamos arroz com bacon e tomamos café. Enviei mensagens ao Hiram e à família. Avistava-se o tráfego na BR-471, a aproximadamente uns 8 Km a Oeste, nitidamente. Voltei a ler “*Caravanas*”, de James Albert Michener. Às 21h15, uma capivara enorme veio nos visitar, farejando tudo. Chegou duas vezes até a uns 10 metros distante da gente. Sinal de que por aqui não se caçam. Dormimos ao som da bicharada – assobios de capinchos, gritos de graxaim, etc – mas também de veículos, pois se escutavam os mais barulhentos da rodovia. (PASTL)

Costeei a Margem Oriental, por uns oito quilômetros, deduzindo que os velejadores, caso estivessem a caminho, poderiam estar buscando a proteção dos ventos proporcionada pelo mar de pinus

---

[127] Motoramos: fizemos uso do motor.

([128]) e fazendo uso do motor de popa. Cheguei à Salguinha por volta das 14h30. Na vinda, tinha passado ao largo dela e agora tinha me embrenhado neste verdadeiro labirinto com um único acesso a NE. Perdi quase duas horas tentando achar, sem sucesso, uma saída pelo quadrante Oeste e Sul até decidir retornar exatamente por onde entrara. Eu perdera um tempo precioso e precisava picar a voga para chegar ao meu destino antes do anoitecer. Os músculos começavam a enrijecer, a coluna, que já sofrera três cirurgias, doía muito e tive de aplicar um analgésico, que sempre carrego comigo para tais emergências. Embora navegasse pelo meio da Lagoa, observando cuidadosamente, durante todo o percurso, ambas as margens, não consegui avistar o "*Corais*".

Aportei no Canal da "*Bomba 20*" exatamente às 20h00, meia hora antes do pôr-do-sol, depois de enfrentar uma remada matutina de 06h30, uma navegação vespertina de 06h24, com uma única parada de 36 minutos – totalizando 12h54 de remo, perfazendo uma jornada de 13h30, sob um Sol abrasador e concluindo um estafante percurso de 71 km.

Verifiquei, ao entrar no canal da "*Bomba 20*", que minha equipe de apoio lá não estava. Uma vez que toda a minha tralha de acampamento – roupas secas e celular estavam a bordo do "*Corais*" fui pedir socorro ao Sr. Gilson César dos Santos da Silva que havíamos conhecido no dia anterior. A esposa do Gilson preparou uma saborosa e bem-vinda refeição quente, e o Gilson conseguiu-me roupas secas que vesti após tomar um revigorante banho na Lagoa.

---

[128] Pinus: o reflorestamento criminoso com pinus provoca um sensível rebaixamento do lençol freático da Lagoa e inibe o desenvolvimento e crescimento de outros elementos da flora.

Como o Gilson não conseguisse contato via celular com a equipe de apoio, repassou ao Sr. Delmar, seu vizinho, notícias do meu paradeiro e quais eram minhas pretensões para o dia seguinte. Depois de um longo e agradável bate-papo, de posse de um bom pelego e cobertor, me acomodei no carro do novo amigo para pernoitar, pois era um local seguro e protegido dos enxames de mosquitos que assolam a região.

Bomba n° 20 – Rumo Sul (15.01.2016)

Mantive minha espartana rotina, acordei cedo, comi duas bananas ofertadas pelo Gilson e parti às 06h00 rumo à margem Oriental onde fiz a primeira parada às 09h35. O vento Norte soprava a uns 8 km/h, facilitando minha progressão rumo ao Sul. Parei, novamente, às 11h30, os ventos vindos agora de Oeste tinham diminuído de intensidade. Na Margem Oriental, ao Sul dos sinistros pinus ([129]), existem lindos banhados abrigando uma vegetação nativa diversificada, algumas delas em plena floração e ao fundo belas e alvas dunas que circundavam o Farol do Albardão. Comenta o Cel Pastl:

> Acordamos às 06h30 e resolvemos esperar o Hiram. Tomamos café e, às 07h30, o Delmar Prithsc nos ligou, relatando que o Hiram voltara ao ponto anterior e lá dormira ["*Bomba 20*"]. Mandou que fôssemos para o final do pinus costeiro ao Sul, nas dunas. Zarpamos às 08h00, vento Norte fraco, todo o pano em cima. Às 11h00, apenas chegamos à ponta verde, fazendo uns 3 nós ([130]). Resolvemos motorar, pois o vento amainara demais.

---

[129] Pinus: o reflorestamento criminoso com pinus provoca um sensível rebaixamento do lençol freático da Lagoa e inibe o desenvolvimento e crescimento de outros elementos da flora.

[130] 3 nós: 5,4 km/h.

> O Mercury ([131]) nos levou à ponta Sul dos pinus às 13h37, e nada do Hiram por lá. Deduzimos que ele, chegando cedo ao local, resolvera prosseguir para o Sul, pela costa Leste. Seguimos nesse sentido, toda a tarde, de canícula. Apenas após o Farol do Albardão vimos um pequeno piquete de gado. Costa deserta. (PASTL)

Depois de costear a margem Oriental, atravessei a Lagoa para procurar abrigo na "*Bomba 08*" – margem Ocidental, local onde déramos início à nossa Circunavegação. Aportei às 14h00, depois de remar 48 km durante 7 horas (8 km/h) com duas paradas de meia hora cada uma. Depois de aportar, fui procurar o Sr. Paulo Renato Fabra e Srª Rosane Fonseca (marcha de 2 km), precisava de fósforos e autorização para pernoitar em uma tapera abandonada junto à Bomba – disse-lhes que pretendia fazer uma pequena fogueira com lenha e esterco de gado em um dos aposentos da pequena casa, para aquecer o corpo na fria madrugada e espantar os mosquitos, e usaria juncos para fazer como colchão.

O Paulo e sua esposa Rosane insistiram para que eu pernoitasse na sua residência, e eu, comovido, aceitei. Fui até o caiaque (marcha de 2 km) tomar um bom banho e lavar minhas roupas, na volta, a meio caminho (marcha de 1 km), com as roupas já secas graças ao Sol abrasador, encontrei o Paulo que me apontou o veleiro "*Corais*", deslocando-se para ao Sul um pouco ao Norte da Boca do levante Helena Rotta. Corri para o local de nosso primeiro acampamento (corrida de 1 km) e tentei sinalizar minha posição, do alto do levante, para os dois velejadores sacudindo a camiseta branca e usando o reflexo do leme de aço inoxidável do "*Cabo Horn*".

---

[131] Mercury: motor de popa.

Não tive sucesso na minha empreitada e acompanhei desolado seu deslocamento pela costa Oriental até aportarem mais adiante. Retornei à casa dos amigos e encontrei-os pescando o jantar, no levante Helena Rotta, (marcha de 2 km). Dona Rosane preparou um jantar variado com risoto de galinha, feijoada e, logicamente, o peixe recém-pescado.

Comi muito bem, fiquei apenas no arroz e no feijão, não sobrou espaço físico para o peixe no meu estômago, que já estava preparado para passar o dia inteiro comendo castanhas. Narra o Cel PM Pastl:

> Ao anoitecer, entrou um vento Sul, de rajada, e não tombou o barco porque o Criador não o quis. Acostamos e descemos até o anoitecer, ancorando às 21h00 em um pequeno bosque, ao Sul da mata sobre as dunas, visível do nosso ponto de origem na outra margem [levante Helena Rotta]. Montamos acampamento e conhecemos as formigas das dunas, cuja picada dói muito. Terríveis, entraram até no interior da caixa plástica de gelo. Fizemos massa com bacon, a tradicional salada de cebola e tomate e tomamos café. Voltei a ler "*Caravanas*", e, às 23h00, me recolhi. (PASTL)

Bomba n° 08 – Rumo Sul e Norte (16.01.2016)

O Paulo me levou de carona na sua moto até a margem, e parti antes das 06h00. Aproei para as dunas onde meus parceiros tinham montado acampamento na noite anterior e, a meio percurso, por volta das oito horas, avistei o veleiro "*Corais*" zarpando.

Fiz uma única parada ao Sul da Lagoa, lá pelas 10h00, subi na duna mais alta e fiquei admirando, encantado, os bandos de Cisnes-de-pescoço-preto que oscilavam dolentes, como pêndulos encantados, ao

sabor das ternas vagas, mordiscando as gigantescas algas (que se assemelham a sargaços) que infestam toda a extensão da alcalina Lagoa – uma cena primorosa projetada pelas mãos do Grande Arquiteto do Universo. Na margem oposta, os enormes geradores eólicos arrebataram-me de meus idílicos sonhos, trazendo-me de volta à realidade. Avistei, na margem Ocidental, os velejadores e aproei meu caiaque em sua direção. Aportei na "*Bomba 08*", às 14h15, depois de navegar 52 km. Reporta o Cel PM Pastl:

> Outro belo dia e nada do Hiram. Nenhuma mensagem de volta dos torpedos que enviara à noite. Zarpamos às 08h00, com brisa de SE, rumo Sul, calçados no motor, fazendo 7,2 km/h. Chegamos ao extremo Sul da Lagoa às 09h26, onde há um equipamento de hidrografia instalado [creio que verifica o nível da Lagoa]. Enorme planta de torres Eólicas no Sul, e uma "*hacienda*". Avião agrícola trabalhando desde às 07h00, em toda a costa vimos quatro Ipanemas nestes dias. Gente diligente no trato da lavoura, essa de Santa Vitória do Palmar. Rumamos ao Norte, de volta à base, que é o oitavo levante. Chegando lá, às 13h09, nada do Hiram. Enviamos as tradicionais mensagens, e, às 14h00, avistamos o Hiram vindo, contornando a Ponta do juncal ao Sul. (PASTL)

Retorno a Porto Alegre (17.01.2016)

Missão cumprida, 216 km pela Lagoa Mangueira. Parceiros primorosos, gente amiga e paisagens singulares. As rígidas provas de resistência à que fui submetido no segundo dia de navegação (71 km – 13 horas de remo, 31 km com vento de proa), principalmente considerando que não me encontrava em boa forma física, comprovam, mais uma vez, a importância da

preparação psicológica – quando o corpo fraqueja, a mente determinada assume o controle e sobrepuja qualquer desafio.

O teste de alcalinidade realizado com a água da Lagoa não foi conclusivo, o kit usado em piscinas marca um limite máximo para o PH de 8,2 – insuficiente para avaliar a alcalinidade da Mangueira que tem, em grande parte de sua extensão (metade Sul), um PH superior a 9,0.

O vento nestes quatro dias fez um giro de 360°, partimos com vento de SSE e concluímos com ele, como se o temível "*Carpinteiro da Costa*", que já provocou tantos naufrágios na costa gaúcha, quisesse nos dar algum recado. Pretendemos futuramente retornar à região, via terrestre, para concluir nossas pesquisas no Taim, em Santa Vitória do Palmar, nos Concheiros da Praia do Hermenegildo e no Farol do Albardão. Conclui o Cel PM Pastl:

> Bela navegada, apenas quente e o "*susto*" do rebojo no primeiro dia fizemos 9,0 a 10,8 km/h apenas com a genoa ([132]). Norbeto é companheiro de fé, bem como o Hiram, pois o calor estava danado. O local, um paraíso e rico, pois sua água é um tesouro. Muitas algas, certamente peixes, ninguém pescava [defeso], mas ao longo da costa Oeste vimos três embarcações e 9 botes parados na costa. Pena que não mais há manutenção e controle de nível entre a mangueira e a Mirim, como nos relatou o pai do Rafael [que nos tirou o Chevrolet Meriva acavalado na areia]. Bela reserva estratégica de água. Lindo local, bons amigos na Costa. (PASTL)

---

[132] Genoa: vela de proa que ultrapassa a linha do mastro, também conhecida como bujão ou bujarrona

Naufrágio
(Cecília Meireles)

Pus o meu sonho num navio
E o navio em cima do mar;
- depois, abri o mar com as mãos,
Para o meu sonho naufragar.

Minhas mãos ainda estão molhadas
Do azul das ondas entreabertas,
E a cor que escorre de meus dedos
Colore as areias desertas.

O vento vem vindo de longe,
A noite se curva de frio;
Debaixo da água vai morrendo
Meu sonho, dentro de um navio...

Chorarei quanto for preciso,
Para fazer com que o mar cresça,
E o meu navio chegue ao fundo
E o meu sonho desapareça.

Depois, tudo estará perfeito;
Praia lisa, águas ordenadas,
Meus olhos secos como pedras
E as minhas duas mãos quebradas.

Retorno à Lagoa Mangueira

Fontes de Energias Alternativas
(Abdias Campos)

O vento é um combustível
De simplicidade incrível
Há muito tempo acessível
A barco a vela e moinho
É uma fonte natural
Sem lixo residual
Que tem nos dado o sinal
De que é mais um bom caminho

PoA – Campos Neutrais, SVP (22.06.2016)

Meu caro amigo de longa data, com quem tive a ventura e a honra, como Tenente, de servir no 6° Batalhão de Engenharia de Combate – a Caserna de Bravos – sediado em São Gabriel, RS, fez-me um convite irrecusável – visitar os Parques Eólicos dos Campos Neutrais, viagem patrocinada pela empresa Aços Lima.

Eu tinha ficado maravilhado com as esguias e elegantes estruturas que tinha avistado, pela primeira vez, desde a costa Ocidental da Lagoa Mirim (margem uruguaia), e manifestara a ele meu interesse em vê-las de perto.

Conforme tínhamos combinado, deslocamo-nos de Porto Alegre para Santa Vitória do Palmar, antes das 07h00, pela BR-116. Fizemos uma breve parada em Camaquã, para que eu pudesse apresentar-lhe o grande aventureiro Pedro Auso Cardoso da Rosa e um grande amigo que participou de algumas de minhas jornadas pelas Lagunas e Lagoas litorâneas gaúchas como canoísta ou reforçando a equipe de apoio.

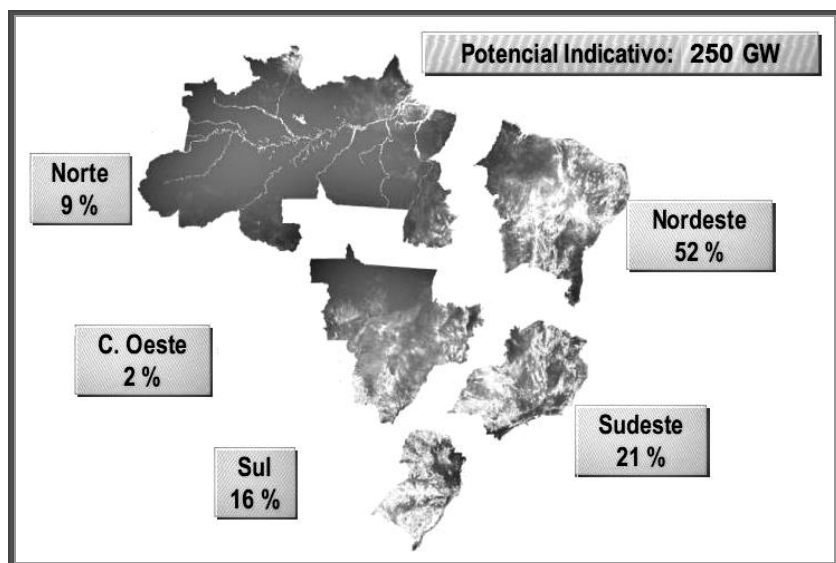



Imagem 30 – Potencial Eólico do Brasil

O Pedro é um verdadeiro "*Professor Pardal*" da era moderna, extremamente criativo, pois fabrica e projeta, pelas próprias mãos, invenções náuticas e terrestres.

Chegamos ao Complexo Eólico Santa Vitória do Palmar – Projeto Mangueira Mirim, onde conheci o Engenheiro Civil Leandro Zaroni, da Redram Construtora de Obras Ltda., que nos hipotecou total apoio. O Leandro foi um estradeiro como eu e hoje gerencia com invulgar capacidade e dinamismo as obras do Complexo. Fomos apresentados na mesma oportunidade ao Alexandre Nestor Rodrigues da Silva Bembem, encarregado dos Serviços de Aterramento, também funcionário da Redram Construtora de Obras Ltda. O Alexandre realizou, no Exército Brasileiro, os cursos de Paraquedismo, Guerra na Selva, Escalador, Contraguerrilha e Guerrilha Urbana, e trouxe para a vida civil uma invulgar capacidade de liderança desenvolvida na Força Terrestre.

Santa Vitória do Palmar - SVP (22.06.2016)

Em Santa Vitória, depois de devidamente instalados no Hotel, entrei em contato com o amigo Gustavo Rodrigues Gonzalez que convidou-nos para jantar na "*Pizzaria do Mário*", localizada na Rua Barão do Rio Branco, 232.

Além da companhia extremamente agradável do Gustavo, de sua querida esposa Murieli Silva e do filho Conrado, fomos brindados com o formidável carisma do Mário, além de ter a oportunidade de saborear a melhor pizza de toda minha vida. O Menu do Mário apresenta nomes que nos reportam à região de SVP. Não é a primeira vez que encontro produtos de tão alta qualidade nas minhas andanças por este Brasil. Quando desci o Rio Amazonas II (Santarém – Macapá) encontrei em Almeirim, PA, na "*Sorveteria Kerobizz*", de propriedade do simpático casal de empresários Manoel Freitas Correa e Izaneide do Socorro Souza Correa, o melhor sorvete que já tive a oportunidade de degustar.

Santa Vitória do Palmar – Chuí (23.06.2016)

Na manhã do dia 23.06.2016, fomos até a residência dos pais do Gustavo apanhar umas mudas de Butiá com o amigo Renato (caseiro da residência dos Gonzáles e amigo da família, mais conhecido na cidade como "*Maçã*"). As mudas presenteadas pela Sr.ª Nádima, por ocasião da 3ª Perna da "*Jornada Patriótica*", foram arrebatadas pelas vagas na Baía Canoa. Fomos, depois, até o Chuy (Uruguai) comprar cobertores e no caminho passamos pelo Posto Megapetro Chuí para cumprimentar o amigo Carlos Moreira Cabreira que infelizmente não se encontrava.

Dirigimo-nos, então, ao Parque Eólico Hermenegildo. O cronograma de obras do Parque previa que o mesmo entrasse em plena operação no final de 2015, mas sofreu um pequeno atraso em decorrência da liberação das "*Licenças Ambientais*". O Parque possui 101 aerogeradores distribuídos por 13 usinas, cada torre tem cem metros de altura e capacidade de 1,79 MW de potência. Para a implantação dos Parques Eólicos, a Eletrosul e a Companhia Estadual de Geração e Transmissão de Energia Elétrica (CEEE-GT), empresa que pertence ao Grupo CEEE, estão investindo na construção do Sistema de Transmissão para escoamento da energia e integração ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

Depois do Hermenegildo, fomos até o Complexo Eólico Santa Vitória do Palmar que depois de concluído contará com uma Potência Total Instalada de 207 MW e um excepcional Fator de Capacidade de 51,77 %. Vale lembrar que a média mundial do Fator de Capacidade é de somente 30%, o que quer dizer que durante aproximadamente 1/3 do ano há produção de energia, e, no restante, a produção não é significativa.

A empresa espanhola Acciona Windpower instalou uma fábrica de torres no próprio canteiro de obras do Complexo Eólico, acarretando uma sensível otimização logística. Serão 69 turbinas de 3 MW de potência, com rotores de 125 metros de diâmetro instalados em torres de concreto de 120 metros de altura que produzirão, juntas, 207 MW. Encontramos o Alexandre trabalhando em uma das subestações e na hora da despedida o amável paraquedista brindou-me com um símbolo que o acompanhava desde os 17 anos de idade quando ainda servia na Brigada de Infantaria Paraquedista (Bda Inf Pqd).

O ato encheu-nos de emoção e foi devidamente documentado. Quando retornei à minha residência fixei o distintivo em posição de destaque no quadro das medalhas que me são mais caras. Vale a pena rememorar D. Duarte:

Os desafios do combate exigem que entre os soldados a força da amizade se chame "camaradagem". Este sentimento, que se deve projetar no todo coletivo a fim de alicerçar um forte Espírito de Corpo, é a base do bom viver e da coesão de um Exército.
(D. Duarte – Século XV)

Retornamos a Porto Alegre, prometendo regressar. O Engenheiro Leandro disponibilizou-nos as confortáveis instalações do Parque Eólico às margens da Lagoa, curiosamente as mesmas que avistei quando, no dia 13.01.2016, paramos para almoçar na "*Bomba 14*" (33°05'57,2" S / 52°49'42,5" O). Planejo voltar na segunda semana de setembro para visitar o Parque Eólico, reconhecer o Sul do Banhado do Taim, o Farol do Albardão e, quem sabe, os Concheiros, partindo em cada uma das três oportunidades da "*Bomba 14*".

Energia Eólica

A energia eólica é usada há mais de 3 mil anos. No passado, os moinhos eram empregados no bombeamento da água, para moer grãos, dentre outras atividades. Com o passar dos anos, passou-se a utilizar a força dos ventos para gerar energia elétrica. Em 1992, foi instalada em Fernando de Noronha, a primeira turbina eólica brasileira. Este ano, o Brasil alcançou 10 mil megawatts (MW) de capacidade instalada de energia eólica, em 400 parques com mais de 5.300 aerogeradores, quase a mesma energia produzida pela usina hidrelétrica de Belo Monte, no Tapajós, PA.

Considerando-se os aerogeradores atualmente em construção, em breve atingiremos 20 mil MW o que tornará a energia dos ventos a segunda maior fonte da matriz elétrica nacional. Estima-se que o nosso potencial de geração eólica seja de 500 mil MW, o triplo da demanda nacional atual. Na Região Nordeste, a geração de energia eólica já supera a da hidroeletricidade e no ano passado esta foi a fonte de energia que mais cresceu na matriz elétrica brasileira.

Há uma tendência de se instalar placas fotovoltaicas (energia solar) aproveitando-se as áreas onde já estão instalados os parques eólicos e avançam as pesquisas que visam a construção de baterias especiais onde seriam armazenados os excedentes da energia eólica permitindo que se faça uso dela nos períodos de calmaria.

Bagé – SVP (26.09 a 02.10.2016)

26.09.2016 – Parti de Bagé, às 09h00, e, às 12h00, cheguei à Estação Ecológica do Taim onde, novamente, contatei o amigo Henrique Horn Ilha, chefe da Estação Ecológica (ESEC). Cheguei ao Parque Eólico de SVP, por volta das 13h00, e graças aos Engenheiros Leandro e Sá da Redram e ao amigo Mauro do Grupo Jet de SVP fiquei confortavelmente alojado no apartamento número 1, junto à Bomba 14.

27.09.2016 – Cheguei ao Farol do Albardão, depois de atravessar a Mangueira remando 11,5 km e marchando 5,8 km pelas dunas. O retorno ao acampamento decorreu sem qualquer óbice.

28.09.2016 – Parti às 06h50, enfrentando suaves ventos de proa. Fiz uma parada de 30 minutos, na Bomba 20, onde encontrei o amigo Delmar.

Por volta das 13h00, uma doce calmaria prenunciava uma breve mudança na origem dos ventos. Cheguei ao Sul da Reserva do Taim, às 14h30, depois de remar 50 km, mantendo uma média de 7,1 km/h. O local em que eu previra acampar estava totalmente alagado. Durante meia hora, fiz uma sondagem nas redondezas até decidir acampar em um terreno onde diversas as aves perambulam e usavam como latrina, o cheiro era insuportável mas que remédio – era o único local seco.

Eu tentara acessar, inutilmente, a margem Oriental, onde a vegetação aquática (espadana) era muito densa. Pretendo regressar amanhã, enfrentando ventos de proa de 22 km/h, segundo a previsão, para a Bomba 14, se Deus quiser e a carcaça permitir. Caso a coisa complique acamparei na Bomba 20.

29.09.2016 – O vento, conforme eu previra, rodou a partir da tarde anterior do quadrante Norte para o quadrante Sul, mais exatamente SSE – conhecido como o "*Carpinteiro da Costa*". Parti, às 06h30, enfrentando ventos de 20 a 30 km/h e ondas de 1,20 m com "*Três Marias*" de quase 2 m. Fiz apenas duas paradas de 20 min cada. Na primeira constatei um problema no suporte do leme e tentei, emergencialmente, corrigi-lo com um extensor.

Na segunda parada (Bomba 20), troquei o suporte do leme avariado pelo reserva. O Sr. Delmar sugeriu, em virtude do avançado da hora e das condições adversas da Lagoa, que eu pernoitasse na casa do seu caseiro. Agradeci a oferta e parti, às 15h00, para o último lance, de 12 km até o acampamento na Bomba 14. Levei 03h20 (3,6 km\h) para percorrer o trecho de apenas 12 km.

O cansaço, a musculatura dorida e mãos em petição de miséria, em consequência da falta de treino, tentavam minar, sem sucesso, minha férrea determinação de cumprir o objetivo.

Quando cheguei ao acampamento, totalmente exausto e encarangado, lá me aguardava o caro amigo Mauro Souza, proprietário das terras. Eu mal conseguia falar, apresentando fortes traços de hipotermia. Desde abril eu não empunhava um remo e tentava, em vão, manter o preparo físico realizando minhas longas marchas quando as intempéries do inverno permitiam. Depois de um relaxante banho quente e muito demorado e ingerir algumas castanhas liguei o ar condicionado e me deitei, por volta da 19h30.

Relatos Hodiernos – Farol do Abardão

Ernst Schaffer (1949)

O Farol do Cemitério dos Navegantes

> Em janeiro de 1948 recebi da CN ([133]) Rio a incumbência de viajar para o Rio Grande do Sul para construir no litoral em Albardão um farol com 45 m de altura junto com 4 casas para o vigia e familiares. Esse farol deveria substituir um outro com 38 m de altura construído em 1910 de tubos de aço soldados. Essa construção, devido à forte maresia no local, com pouco tempo de construção já se encontrava bastante danificada pela corrosão. Mais tarde a torre foi reforçada com 8 pilastras e a própria torre revestida com uma camada de concreto armado, mas isso também se danificou. [...] O local do canteiro é um local muito isolado onde só se via areia e alguns arbustos.

[133] CN: Construtora Christiani-Nielsen.

Um momento diferente era o aparecimento no inverno de animais como focas e pinguins. O litoral é muito perigoso para os navegantes e por isso chamado de "*Cemitério dos Navegantes*". E não é sem motivo: nos últimos 40 anos, 33 navios foram parar na praia que tem 213 km de extensão. Muito deles ainda se encontram aqui mesmo, durante a guerra muitos se transformaram em sucata. Em abril de 1948, veio parar na praia um navio americano. No canteiro existiam 4 casas de madeira sendo que 2 delas eram habitadas pelos vigias, as outras 2 foram usadas pela equipe antes da construção do barraco.

Quando finalmente nos instalamos, percebemos que com a chegada do inverno a praia ficaria intransponível, o que nos levou a iniciar imediatamente o transporte de materiais. A água era a única coisa que não seria necessário ser transportada. Um poço fornecia água tanto para o trabalho quanto para os trabalhadores. A existência de água no subsolo trouxe porém dificuldades na escavação quando se teve de manter a bomba ligada dia e noite. Uma das maiores dificuldades foi a contratação de pessoal qualificado como carpinteiros, pedreiros entre outros, e a maioria não sabia nem ler ou escrever quanto menos ter alguma noção técnica. Nós continuávamos à procura de pessoal e mesmo oferecendo um salário acima do oferecido na cidade era quase impossível trazê-los. O local era isolado e triste. Para a escavação das fundações construiu-se um anel de madeira e escavou-se a areia para fora. Foi se colocando peso sobre esse anel para que ele descesse acompanhando a escavação. O mesmo sistema foi usado nas fundações das casas. A fundação da torre estava pronta em junho, quando então demos início à construção da torre. Primeiro concretou-se cilindros com 2,6 m de cada vez, e depois da terceira concretagem iniciou-se a construção das escadas.

Nesta época começou um forte vento frio o que fez com que muitos trabalhadores fossem embora. Devido ao mau tempo frequentemente caminhões se atrasaram dias. Muitos ficaram presos na areia, e como não viesse ajuda ficavam à mercê do tempo. (SCHAFFER)

A Enchente
(Fagundes Varela)

Era alta noite. Caudaloso e tredo ([134])
Entre barrancos espumava o Rio,
Densos negrumes pelo céu rolavam,
Rugia o vento no palmar sombrio.
Triste, batido pelas águas torvas ([135])
Girava o barco na caudal corrente,
Lutava o remador – e ao lado dele
Uma virgem dizia tristemente:
"Como ao rijo soprar das ventanias
Os mortos boiam sobre as águas frias!" [...]

Como ao rijo soprar das ventanias
Os mortos boiam sobre as águas frias!

Súbito o barco volteou rangendo,
Tremeu em ânsia – se estorceu, recuou, –
Deu a virgem um grito – outro o barqueiro
E o lenho na voragem se afundou! [...]

---

[134] Tredo: traiçoeiro.
[135] Torvas: turvas.

Imagem 31 – Cmt Pastl e Norberto – L. Mangueira, RS

Imagem 32 – Lagoa Mangueira – Margem Oriental

Imagem 33 – Lagoa Mangueira – Margem Oriental

Imagem 34 – Lagoa Mangueira – Margem Oriental

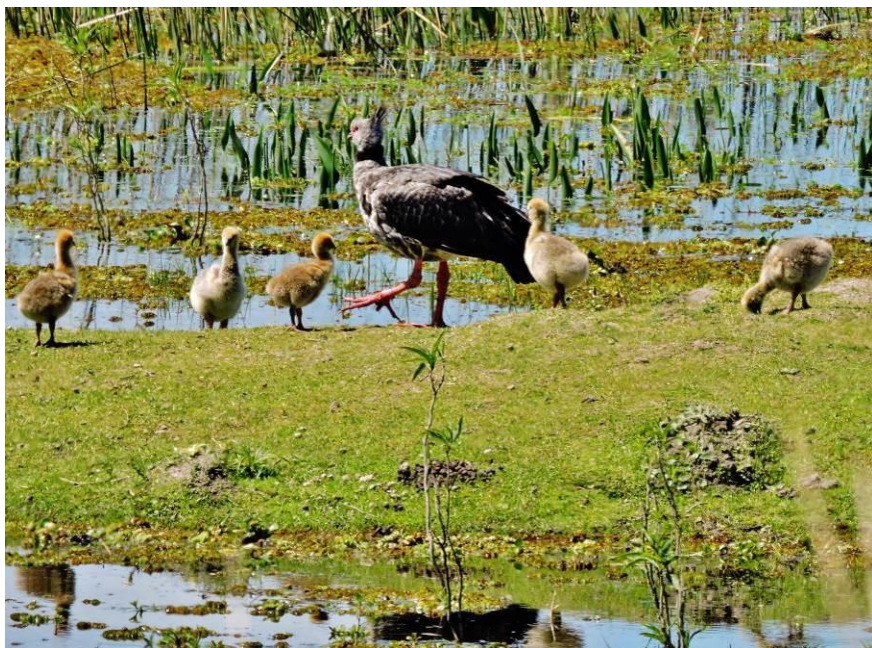



Imagem 35 – Taim – Lagoa Mangueira

Imagem 36 – Parque Eólico Mirim II (Foto: Cauê Mendonça)

Imagem 37 – Farol do Albardão

Imagem 38 – Residência dos Rodrigues Gonzalez (SVP)

Jornada Patriótica

Mapa 03 – Mares de Dentro

Jornada Patriótica – 1ª Perna

Marina do Lessa – Veleiros Saldanha da Gama

É muito melhor arriscar coisas grandiosas, alcançar triunfos e glórias, mesmo expondo-se à derrota, do que formar fila com os pobres de espírito, que nem gozam muito, nem sofrem muito, porque vivem nessa penumbra cinzenta que não conhece vitória nem derrota. (Theodore Roosevelt)

Depois de realizar oito incursões pela Laguna dos Patos, Lagoa Mirim e Lagoa Mangueira, persisto na busca de novos desafios. Os sedutores Mares de Dentro, tal como as ancestrais nereidas da mitologia grega, vem, através dos tempos, cativando, enfeitiçando mesmo, os mais arrojados argonautas – como diz o meu caríssimo amigo e intrépido velejador Coronel PM Sérgio Pastl: "*Eu sonho com a Laguna, penso nela todos os dias, por vezes tenho medo, mas é uma cachaça*". Nossos belos mananciais lacustres encantam pela bela vegetação nativa marginal, emoldurada por gigantescas, sofridas e seculares figueiras, ilhas paradisíacas, monumentais falésias, diversificada avifauna e límpidas águas, águas por vezes cálidas e mansas a espelhar o infindo e místico firmamento e, outras tantas, revoltas como as de um imenso oceano forçando-nos a reconhecer nossa pequenez perante o furor da procela sempre acompanhada de ventos e vagas formidáveis.

Decidi, portanto, fechar, com chave de ouro, minhas lagunares jornadas com a inédita "*I Circunavegação dos Mares de Dentro*" (navegação da Laguna dos Patos e Lagoa Mirim) utilizando meu caiaque oceânico "*Argo II*", modelo Cabo Horn, da Opium Fiberglass, com o apoio do veleiro "*Corais*", modelo Day Sailer, pilotado pelo Comandante Norberto Weiberg.

Fui autorizado, pelo General-de-Exército Edson Leal PUJOL Comandante do Comando Militar do Sul (CMS), líder da tropa de Elite do Combate Convencional do Exército Brasileiro, a dar início à esta Circunavegação e a continuar com minhas pesquisas e jornadas aquáticas em todo o território nacional. O CMS enquadra, hoje, 162 Organizações Militares (OM) sediadas no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, duas Divisões de Exército, duas Regiões Militares, oito Brigadas, totalizando um efetivo aproximado de 55 mil militares – um quarto do efetivo do Exército brasileiro. O CMS concentra 90% dos blindados, 100% da Artilharia Autopropulsada, 75% da Artilharia de Campanha, 75% da Engenharia de Combate e mais de 80% dos Meios Mecanizados da Força Terrestre.

Planejei partir da Marina do Lessa (Belém Novo – Porto Alegre, RS), no dia 05.03.2016, percorrer toda a Costa Oriental da Laguna dos Patos, subir o Canal de São Gonçalo, navegar pela Costa Ocidental brasileira da Lagoa Mirim desde o São Gonçalo até a Foz Rio Jaguarão, continuando pela Costa Ocidental uruguaia do Jaguarão até o Arroio San Miguel, retornando pela Costa Oriental da Lagoa Mirim, Canal São Gonçalo e Costa Ocidental da Laguna dos Patos, totalizando mais de 1.200 km.

Estávamos, naquele oportunidade, vivenciando, sem sombra de dúvida, o mais conturbado momento político de toda história republicana de nosso país. "*Nunca antes na história deste País*" a corrupção, os desmandos generalizados em todos os níveis da administração pública, a falta de gestão, e o império de um sectarismo político doentio e vampiresco que drenou os recursos de nossa nação para enriquecer seus vis correligionários, se fizeram tão presentes.

Este triste período passará para a história como a etapa mais caliginosa de nosso torrão, a fase das "*Três Décadas Perdidas*". Algumas instituições perderam totalmente a credibilidade, os conchavos deram oportunidade aos menos capazes de assumir cargos; a educação, a saúde e a segurança foram sucateadas, atingindo um nível jamais visto. O Império do Caos, tinto de vermelho, cravou profundamente suas garras nos corações e mentes do povo brasileiro. O momento histórico pelo qual estamos passando levou-me a batizar esta Circunavegação de "*Jornada Patriótica*", denominação que, oportunamente, justificarei. Permearei meu Diário de bordo com notícias que pipocavam pela mídia tendo em vista que durante nossas paradas, ao conseguir manter contato com familiares, ficávamos a par dos acontecimentos.

Marina do Lessa – Pta das Desertas (05.03.2016)

A deputada comunista Jandira Feghali [PCdoB-RJ], linha auxiliar do PT, gravou um vídeo na sexta-feira durante encontro com Lula na intenção de mandar um recado à militância, mas acabou expondo involuntariamente o palavreado do ex-Presidente contra as investigações de que é alvo. Logo no começo do vídeo, é possível ver e ouvir Lula ao fundo, em conversa por telefone [ele tem celular?] com a suposta Presidente Dilma Rousseff, conforme a própria Jandira informa, olhando para a câmera. "<u>Eles que enfiem no cu todo o processo</u>", esbraveja Lula, em mais uma prova de que se acha acima da lei e despreza as instituições democráticas. (Felipe Moura Brasil – Revista Veja, São Paulo, SP, 05.03.2016)

Os amigos Norberto e Pastl chegaram a minha residência em Ipanema antes das 08h00. Carregamos o caiaque e as tralhas no reboque do "*Corais*" e, logo que chegamos à Marina do Sr. Jorge Alberto Lessa

(30°14′09,7″ S/51°10′01,2″ O), às 09h00, lançamos o veleiro e o caiaque n'água, colocamos o mastro no Corais e carregamos as tralhas de acampamento.

Parti do Lessa, às 10h00, deixando os velejadores ultimando os preparativos para a viagem. Aportei na Ilha do Chico Manoel (30°15′45,5″ S / 51°09′48,4″ O) onde conversei com o Comandante Luiz Morandi, Prefeito da Ilha, que estava ancorando o seu formidável veleiro Chamonix.

Mais uma vez o experiente velejador, lancheiro e reconhecido gourmet, gentilmente autorizou que acantonássemos nas instalações da Ilha por ocasião de nosso retorno a Porto Alegre. Às 10h30, avistei a equipe de apoio, largando da Marina do Lessa, aguardei um pouco e remei até me posicionar entre a Ilha e a Ponta dos Quatis. Fiz contato através do rádio, informando que aproaria diretamente para o Farol de Itapoã. O veleiro, inicialmente, deslocava-se com muita lentidão e resolvi, às 13h45, fazer uma breve parada na face Norte da Ilha do Junco (30°21′13,6″ S / 51°04′03,9″ O) onde me hidratei e estiquei as pernas. Quando o veleiro se aproximou, parti.

No planejamento inicial o Norberto tinha optado por pernoitar na Ponta Escura, margem oposta ao Farol, mas, como chegamos cedo, às 14h30, ao Farol de Itapoã (30°23′06,5″ S / 51°03′34,6″ O), decidimos pernoitar em um pequeno bosque de eucaliptos, meu velho conhecido, localizado no ponto extremo da Ponta das Desertas (30°26′12,8″ S / 50°55′13,7″ O).

Aportamos, às 16h30, montamos acampamento; o Cel Pastl preparou o jantar, coloquei uma pequena malhadeira (rede) para garantir alguns peixes para o

dia seguinte e, depois do banho, nos recolhemos antes do pôr-do-sol, buscando proteção do forte vendaval que fustigou a região pouco antes do anoitecer.

Eu tinha percorrido 39,3 km, uma marca razoável, tendo em vista a hora da partida e que neste ano eu só remara quatro dias, em janeiro, na Lagoa Mangueira.

Reporta-nos o Comandante Sérgio Pastl:

> No dia 05 de março, fui com o Norberto, no Corais, e o Hiram, no Argo II, ao Lessa. Dali zarpamos às 10h00, rumo à Itapuã. O vento era Sul, fraco, o motor mercury pifou, na largada, como sempre. Problema na agulha, o Norberto, já craque, fez uma manutenção a bordo e prosseguimos, o Hiram nos aguardava no Chico Manoel e depois seguiu adiante.
>
> Chegamos a Itapuã por volta das 14h30, eu já pedira ao amigo Comandante Rodrigo do Comando Ambiental apoio em contatar a Administração do Parque, para eventual pernoite, pois o motor não ajudava. No farol alcançamos o Cabo Horn, ou melhor, ele nos esperou, e deliberamos avançar o quanto o motor permitisse, pois nada de vento.
>
> Assim o fizemos, e às 16h30 aportamos nos eucaliptos, pequeno bosque, na Ponta das Desertas. Dali se avista a enseada da Varzinha, e o conjunto de torres com aerogeradores de Viamão. Impressionante obra de engenharia e bom para o Planeta. No lado Norte da ponta das Desertas, alguns barcos de pesca estavam ancorados e, no juncal, um bote de alumínio com alguns turistas passeando que nos cumprimentaram. Creio que vieram da Varzinha ou do camping do Richard. Montamos as barracas, fizemos fogo com lenha, abundante, e assamos uma costela, que comemos com arroz e salada.

Essa foi a festa de aniversário de 60 anos do Comandante Norberto. Ancoramos o Corais atrás de um alfaque ([136]), e o Hiram pescou alguns peixinhos, para garantir para o outro dia, como sempre. À noite veio um temporal de verão, do meio da Laguna, violento, como sempre, que fez vergar as barracas. O Corais aguentou bem o tranco, na âncora, protegido pelo banco de areia. Em trinta minutos voltou a bonança.

Pouco antes do temporal, seis pesqueiros abrigaram-se na alagada da Ponta das Desertas, pelo lado Norte, sendo que um deles recolheu-se ao Porto da Varzinha cerca de uma hora antes, pressentindo a tromba d'água e o vento. Gente experiente, não quiseram arriscar encalhes nem naufrágios. (PASTL)

Ponta das Desertas – Canal Fazenda (06.03.2016)

Os petistas vão agora querer ocupar as ruas – convocados por Lula, diga-se – para construir a narrativa mentirosa de que a sociedade brasileira está dividida diante do impeachment. E ela não está. A esmagadora maioria é favorável, segundo as pesquisas de opinião, porque percebeu que Dilma parece treinada para nos levar para o buraco. (Reinaldo Azevedo – Revista Veja, São Paulo, SP, 06.03.2016)

Partimos, às 07h00, com destino à boca do sangradouro da Lagoa dos Gateados, na Costa da Salvação (30°30'52,5" S / 50°41'06,7" O), localizada a 26 km de nosso acampamento. Na minha primeira incursão pela Laguna dos Patos enfrentei, neste trajeto, vento de 60 km/h e vagas de 3,5 m, tendo de abortar a missão, agora, felizmente, uma suave brisa de popa (quadrante Oeste) cooperava com a travessia.

[136] Alfaque: banco de areia.

Aportei, às 11h30, e orientei a aproximação do veleiro, a costa é muito rasa e na Foz do sangradouro está fundeada a carcaça de uma velha embarcação de metal exigindo atenção redobrada dos nautas.

No dia 10.04.2011, eu e o Professor Romeu Henrique Chala fizemos uma parada de mais de uma hora neste mesmo local tentando, sem sucesso, entrar em contato via telefone ou vislumbrar no horizonte algum sinal do veleiro Ana Claci pilotado pelo Coronel Sérgio Pastl e assessorado pelo professor Hélio Riche Bandeira que nos apoiaria em nossa descida até Rio Grande.

Enquanto o Coronel Pastl aquecia a refeição do jantar do dia anterior, eu tentava, em vão, tarrafear alguns lambaris no sangradouro da Lagoa dos Gateados.

Depois de nos alimentarmos e hidratarmos partimos em direção a um canal de irrigação (30°39’50,1” S / 50°40’53,1” O) que o Comandante Norberto georeferenciara como local ideal para o pernoite.

Aportamos no canal, às 16h30, onde fomos recebidos com extrema cortesia pelo Sr. Douglas e sua esposa. Com apenas duas tarrafeadas no canal de irrigação, recentemente dragado, garanti uma quantidade suficiente de lambaris para o jantar que foi preparada com esmero pelo Coronel Pastl.

A noite foi agradável, e nosso sono só foi interrompido brevemente por uma enorme comitiva bovina que veio protestar contra a invasão de seu recanto de pernoite. Eu tinha percorrido 42,7 km, totalizando 82,0 km.

Relata-nos o Comandante Sérgio Pastl:

No dia seis de março, após o café da manhã, zarpamos às 07h00, e cruzamos o banco das desertas na alagada, ponto que o Comandante Emílio Oppitz, de Tapes nos fornecera pelo celular: 30°26’25,8” S / 50°53’34,8” O. Passamos com 0,8 m na taquara [instrumento náutico mais garantido que ecobatímetro, a meu juízo], cerca de 300 m de largura. Após o ultrapassarmos, abrimos vela com a brisa do Sul e rumamos para a Costa Leste, chamada da Salvação, visando o valo de irrigação do grande capão que se avista ao longe [creio que é a granja do Comandante Aloiz, perito navegador de Tapes, que já nos acolhera anteriormente na jornada do Mar de Dentro]. A brisa de Oeste, ajudada pelo Mercury, nos permitiu chegar lá às 11h30. Entramos num valo de irrigação em cuja Foz há o casco enorme de um barco de aço, ali soçobrado que ofereceria perigo à navegação. Não consta na Carta Náutica e, ainda bem, que nosso precursor, Comandante Hiram, o demarcou. Grande risco, mesmo.

Vimos vários avestruzes [ema gaúcha] pela região, com filhotes, preparamos o almoço, carreteiro de churrasco e salada de tomate e cebola. Às 13h30 zarpamos novamente, rumo Sul, às 16h00 passamos pelo través de um pinheiral [Pinus elliottii] ao lado de uma grande casa de bombas, levante de arroz, que é porto de um pesqueiro tipo chalupa, cor verde.

Pelo estilo creio que é obra do Sr. Mauro do Estaleiro da Lagoa, de Tapes, que aprendeu o ofício com o “*patrão*”, Sr. Divino Venetti, de São Lourenço do Sul [acho que todos os marceneiros navais e artífices náuticos da costa do Mar de Dentro foram seus aprendizes]. Às 16h30, chegamos num “*valo real*”, assim o chamamos quando é de grandes dimensões, com poderosa casa de bombas no levante.

Decidimos ali pernoitar. Fica o local no través do Distrito da Solidão, Município de Mostardas. Entramos com o leme todo embaixo, cerca de três pés, e à motor, rabeta abaixo. Ancoramos e montamos acampamento na margem Norte. O Hiram conversou com o funcionário da Casa de Bombas, Sr. Douglas, que nos autorizou o pernoite.

O Cel Hiram, como sempre, pescou dezenas de lambaris, que nos proporcionaram uma farta fritada. Fiz, preliminarmente um café da tarde, com pão, linguiça e queijo. Depois uma massa com picadinho de alcatra e salada, e fechamos a janta com os lambaris. Um banquete, mesmo. Às 21h00 horas me recolhi. (Sérgio Pastl)

Canal Fazenda – Porto do Barquinho (07.03.2016)

O ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva pode ser alvo de ação civil de improbidade administrativa na Operação lava Jato, que tem como uma das punições a proibição de disputar eleições. Lula pode ser acusado nesse tipo de processo caso fique comprovado que empreiteiras envolvidas no esquema de corrupção na Petrobras pagaram custos de obras do sítio frequentado por ele em Atibaia (SP) no final de 2010, quando ainda era Presidente, para beneficiá-lo ilegalmente. (Flávio Ferreira, Bela Megale – Folha de São Paulo, São Paulo, SP, 07.03.2016)

Despedimo-nos de nosso caro parceiro, Coronel Pastl, que foi levado pelo Sr. Douglas de carro até um ponto de ônibus onde o mesmo seguiria para Porto Alegre e partimos, eu e o Norberto, às 07h30. Às 09h20, depois de navegar 11 km enfrentando suaves ventos de proa, fizemos uma breve parada (30°45’39,5” S / 50°42’34,4” O) nas proximidades de uma bela mata nativa, a primeira que avistamos desde a Ponta do Anastácio.

Infelizmente a Costa Oriental até o Bojuru não possui atrativos significativos, permeada que é de enormes áreas dedicadas ao cultivo de arroz, pequenos bosques eucaliptos e extensas plantações de pinus. Desta parada em diante enfrentamos ventos de 15 km/h até à Ponta de São Simão onde aportamos (30°53’44,2” S / 50°57’57,5” O), às 15h00, depois de percorrer 43 km em oito horas.

Ajudei o Norberto na transposição do enorme banco de areia, fiz uma cuidadosa manutenção no caiaque, ingeri três cápsulas de guaraná, um comprimido de relaxante muscular, apliquei “*Salonpas*” nos músculos doridos e parti, às 16h00, rumo ao Porto do Barquinho. Precisava “*picar a voga*” para chegar ao meu objetivo antes do pôr-do-sol, enfrentei, nos primeiros treze quilômetros, ventos de proa de 15 km/h que, graças a Éolo, senhor dos ventos, amainaram nos seis quilômetros finais permitindo que eu adentrasse ao Porto do Barquinho (31°02’57,7” S / 51°00’25,3” O), às 18h45, oito minutos antes do Sol se por.

Novamente nosso caro amigo pescador Jaime de Souza Laguna abrigou-nos em sua residência poupando-nos o trabalho de montar acampamento. O Norberto comprou um peixe, de pescadores ali aportados, que o Sargento de Infantaria da reserva da Força Aérea Brasileira Eugênio preparou com muito esmero. Mal consegui ingerir alguns bocados do saboroso petisco tendo em vista o extremo cansaço físico. Dormimos cedo procurando recompor as energias desgastadas pela fatigante jornada.

Infelizmente nossas expectativas de um sono reparador foram frustradas, de madrugada um grupo de jovens pescadores totalmente embriagados ligaram

o rádio a todo volume e conversavam ou melhor gritavam a plenos pulmões até altas horas.

O Jaime teve um lamentável incidente com um fazendeiro local, e enfrenta sérios problemas com a justiça. Tudo se iniciou com o impedimento de acessar o Porto do Barquinho, um local público, em que fixou residência há oito anos, em decorrência do cercamento da área por um fazendeiro local.

Consta do processo AI 70048076095 RS, julgado em 05.06.2012, impetrado pelo Jaime:

> Nas razões, alega o agravante ([137]), em apertada síntese, que a liminar deferida proíbe seu acesso à Lagoa dos Patos, o que, via transversa, lhe proíbe de trabalhar, pois é pescador e depende do acesso à Lagoa para prover seu sustento.
>
> Afirma estender e recolher redes de pesca em local denominado Porto do Barquinho, fazendo uso de um pequeno caminhão para transporte do pescado. Narra que, desde 2008, o agravado explora a beira da Lagoa dos Patos com acampamento de turismo, praticando atos intimidatórios contra quem acessa sua propriedade para chegar ao Porto do Barquinho sem pagar pela "*concessão da liberdade*". Afirma ter havido, inclusive, fechamento de via pública à beira da área marginal da Lagoa dos Patos. Aduz não concordar com essa tentativa de privatização da área, havendo, inclusive, abaixo-assinado de protesto dos pescadores locais.
>
> Menciona que estes fatos são de conhecimento das autoridades locais. Conta já ter perdido 9.000 kg de pescado em face do cercamento da área.

---

[137] Agravante: Jaime de Souza Laguna.

> Assegura não serem verdadeiras as alegações do agravado no sentido de que detém a posse da área, pois se trata de terreno de marinha. Entende que, em assim sendo, não há falar em turbação. Defende que se não fosse garantido o acesso ao local pela margem da lagoa, o porto público jamais teria sido construído, sendo lugar conhecido, de referência para navegação.
>
> Reconhece não ter outra forma de acesso ao Porto do Barquinho que não pela margem da área do agravado, ora cercada, até porque a estrada não dá acesso direto ao local. [...]

Percorri hoje extenuantes 58,7 km, totalizando 140,7 km de jornada. Relata-nos o Comandante Sérgio Pastl:

> Despertamos, às 05h00, cercados por piquete de gado. Tomamos café, desmontamos o acampamento, e às 06h00 o Hiram e o Norberto, escoteiros ([138]) no Corais e no Argo II, prosseguiram para o Sul, rumo ao porto do Barquinho. Vi-os partir com um aperto no peito, tanta era a vontade de prosseguir, mas o dever do lar nos chamava. Resta-nos dar apoio aos bravos marujos enviando previsões, e contatando amigos e ao longo da rota, até Santa Vitória do Palmar e no retorno, pela Costa Oeste da Laguna.
>
> O Sr. Douglas gentilmente levou-me até o Engenho da estrada municipal, distante cerca de 5 km, e dali peguei carona no ônibus escolar, que me deixou na RS-101, onde peguei, às 08h00, o ônibus de Tavares para a Capital, com escala em Palmares do Sul e Capivari do Sul, onde cheguei, às 11h30, com a alma leve pelo agradável passeio do final de semana. (Sérgio Pastl)

---

[138] Escoteiros: solitários.

Relato Pretérito – Laguna dos Patos

Domingos de A. e Silva (1865)

Patos (Lagoa dos –). Grande lagoa, situada na costa do Oceano Atlântico em um terreno arenoso, tendo 36 léguas de comprimento, a contar da ponta de Itapoã até o Estreito, e 14 de largura, contadas entre a Ponta Negra e o Saco de Cristovão Pereira; a sua profundidade varia no canal de Cangussu de 4½ a 8 braças, atingindo a 20 em Itapoã e descendo a 15 palmos no tempo das secas no Estreito.

É semeada de baixios, sendo os principais: o dos Desertos ([139]), junto a Itapoã; o do Barba Negra, em frente a Itapoã; o de S. Simão, em frente aos Tapes; o dos Desertores, fronteiro à Ponta de Cristovão Pereira; o de D. Maria, que é o maior de todos, entre as Barras dos Arroios Velhaco e Guaraxaim; o do Quilombo, perto da Barra do Rio Camaquã; o do Vitoriano, em frente à ponta do Bojuru; e o da Feitoria, fronteiro à Ponta do Estreito: este grande número de baixios, unidos a outros menores que se acham dispersos pelo centro da Lagoa, torna a sua navegação difícil e perigosa. (SILVA)

Barquinho – Canal da Fz Guarida (08.03.2016)

O Supremo Tribunal Federal [STF] publicou o rito do impeachment, que valerá para o pedido da oposição, contra a Presidente Dilma Rousseff. Com a publicação do resultado do julgamento, o Supremo Tribunal Federal confirmou as regras estabelecidas pela maioria dos Ministros no fim do ano passado. Eles definiram que cabe ao Senado dar a palavra final, ou seja: confirmar, ou não, o prosseguimento do processo de impeachment.
(Gioconda Brasil – do G1, Brasília, DF, 08.03.2016)

[139] Desertos: hoje das Desertas.

Partimos às 07h00 e às 10h00 fizemos uma breve parada no Farol Cristóvão Pereira (31°03’45,6” S / 51°09’56,7” O). A ausência de ventos facilitava a progressão, a superfície espelhada das águas encrespava suavemente apenas quando acariciava sensualmente os bancos de areia e embalava os esguios juncos.

Aportamos, às 16h30, no canal de irrigação da Fazenda Guarida (31°14’15,5” S / 51°09’25,7” O), onde fomos autorizados, pelo Sr. Roberto, a montar acampamento. Coloquei a rede na boca do canal e fui tarrafear, guiado pelo Sr. Roberto.

Nas proximidades de uma dessas bombas peguei mais de 130 lambaris com apenas uma tarrafeada, um recorde até então. O acampamento era bastante agradável e limpo e ficava a apenas 8,6 km do Farol Capão da Marca, onde eu originalmente planejara acampar. As condicionantes relativas ao local onde o veleiro pode aportar limitam bastante as opções de parada. Tínhamos navegado apenas 37,6 km, totalizando 178,3 km de jornada.

Fazenda Guarida – Barra Falsa (09.03.2016)

Nos últimos dias, aliados de Lula e integrantes do primeiro escalão voltaram a defender que o ex-Presidente assuma uma cadeira na Esplanada dos Ministérios para ganhar novamente o foro privilegiado, que faria com que as investigações sobre o suposto envolvimento dele na Lava Jato fossem transferidas de Curitiba para Brasília.
(Gustavo Garcia – G1, Brasília, DF, 09.03.2016)

Partimos depois das 08h00 e, às 09h30, aportei no Farol Capão da Marca (31°18’56,7” S / 51°09”49,4” O).

O Farol, inaugurado em 25.03.1881, que apresentava, em 12.04.2011, excelente estado de conservação tinha sido arrombado e sua porta metálica e equipamentos eletrônicos roubados, um retrato vivo do descaso e do vandalismo que grassa impune em uma sociedade moral e espiritualmente derruída. A outra parada, às 13h30, foi numa das falésias da Baía do Bojuru, onde os criminosos ralis aceleram as erosões provocando a queda das belas e centenárias figueiras.

Partimos, às 14h20, aproados diretamente para as ruínas do Farol do Bojuru (31°29'09,3" S / 51°27'38,4" O), a meio caminho surgiram, à bombordo, pesados "*cumulonimbus*" pressagiando mau tempo forçando-me a picar a voga pois estávamos muito afastados da costa. Abandonei a ideia de fazer uma breve parada no Farol e rumamos direto para a Barra Falsa, passando incólumes pelas chuvas que assolavam todos os quadrantes. Passamos à cavaleiro da bela Ponta do Bojuru, sem dúvida a região mais bela de toda Costa Oriental da Laguna dos Patos, onde também tive de desistir de aportar. Chegamos, finalmente, à Barra Falsa (31°34'19,9" S / 51°25'15,3" O) acompanhados de uma chuva fina e mais uma vez conseguimos abrigo, depois de contatar o Gerente da Fazenda São Pedro, Sr. Ranir Cézar Goulart Barcellos, e o seu Chefe do Escritório, Sr. Natanael Porto Santos, que já tinham sido alertados pelo proprietário Sr. Paulo Santana atendendo pedido do Coronel Pastl. Tínhamos navegado 57,6 km, totalizando 235,9 km de jornada.

Barra Falsa (10 a 12.03.2016)

Na quinta-feira, dia 10, os ventos de SE a 40 km/h e a garoa fina durante todo o dia forçaram-nos a permanecer acantonados na Fazenda.

Aproveitamos para pescar e passear pelos arredores quando não estava chovendo. O simpático Sr. Erci Rodrigues de Lima permitiu que fizéssemos uso de sua geladeira onde pude acondicionar os peixes que havíamos pescado no canal da Fazenda Guarida.

Na sexta-feira, dia 11, com a previsão de ventos de SO a 25 km/h e 26 mm de chuva, o Norberto achou melhor permanecermos na Fazenda. Decidi, então, visitar a Ponta do Bojuru, conhecida pelos "*hablocs*" (habitantes locais) como Ilha do Bojuru. A vegetação nativa e, em particular, as centenárias figueiras me encantam e eu não ia perder a oportunidade de revê-las. Desta feita, passeei pelo local revendo velhas amigas, descobrindo novas paisagens e novos ângulos.

As cheias que assolaram o Rio Grande do Sul, no segundo semestre de 2015, atingiram, no final do ano, impiedosamente os Mares de Dentro causando enormes transtornos e prejuízos à população ribeirinha, ao agronegócio e à pesca. Podemos afirmar que estes impactos foram maximizados em virtude da construção de estradas e eclusas que alteram significativamente a dinâmica das águas impedindo que estas sigam seu curso normal.

Embora a margem Oriental sofra menos impacto das ondas nestes períodos de cheias em virtude da predominância dos ventos do quadrante Este (NE, ENE, Este, SE e SSE) observamos na Ponta do Bojuru pequenos danos provocado pelas intempéries na vegetação. Relata-nos Barbosa Lessa:

> Hoje a gente sabe que as águas que a Lagoa dos Patos lança ao oceano vêm de muito longe, desde os altos na divisa de Santa Catarina [Rio das Antas], desde a fronteira de São Gabriel [Rio Vacacaí], desde

> a fronteira de Bagé [Rio Camaquã], e isso sem falar no Rio Jaguarão, na Lagoa Mirim e no Canal de São Gonçalo, que também tem só um lugar de desaguar. Só o Rio Jacuí, com seus 750 km de extensão, já é um negócio muito sério. E todo esse horror de água precisa sair ao Mar!
>
> Acontece, porém, que o desnível é mínimo desde a ponta de Itapuã ou desde a Lagoa Mirim – correspondendo à mesma planície rasa que se vê do Mar – e em grande parte das vezes é o Oceano que está entrando até metade da Lagoa. Massas de água salgada se atiram contra a boca larga e rasa da barra, revolvendo areias.
>
> Mas as águas da Lagoa voltam a atirar as areias contra o Mar. Com a mudança dos ventos aumenta a confusão. Se sopra o vento Sul numa hora de maré-cheia a Lagoa não consegue sair; e se, por acaso, vence, vibra que nem pororoca botando escarcéu no ar. (LESSA, 1984)

Nesta visita mágica à fantástica Ponta do Bojuru encontrei um grupo de Imbé acampado sob uma figueira, visitei e documentei minhas belas, velhas e ancestrais amigas arbóreas que me receberam com seu contumaz carinho. Retornei encantado ao nosso acantonamento enfrentando uma garoa fria. Naveguei 10,0 km, totalizando 245,9 km de jornada.

No sábado e domingo (12 e 13.03.2016), como a previsão de ventos de SE era de 35 km/h, resolvemos permanecer na Barra Falsa.

Minha memória engarupada na memória fez-me recordar a viagem de Saint-Hilaire, nos idos de 1821, quando foi igualmente obrigado a permanecer ancorado nesta região em decorrência dos ventos.

Relato Pretérito – Bojuru

Auguste de Saint-Hilaire (1821)

SACO DO BOJURU, 22 de junho (1821). – Durante a noite rompeu violenta tempestade. O iate balançou furiosamente sobre as âncoras e parecia ameaçar de abrir-se ao meio ou naufragar. O patrão não sabia onde estávamos e esperava impacientemente o dia raiar. Ao surgir o Sol ele reconheceu que nos achávamos somente a uma légua de uma pequena enseada vizinha da estância Bojuru e também chamada, por esse motivo Saco do Bojuru. Levantamos âncora e viemos, malgrado a tempestade, procurar este abrigo. O vento se fazia sentir com muito menos intensidade; ancoramos aqui e ainda estamos às 20h00. Durante esse tempo, o vento se acalmou e espero que amanhã nos poderemos por em marcha. Os passageiros foram obrigados a ajudar a equipagem, que se compõe de cinco pessoas apenas, incluindo o patrão. [...]

SACO DO BOJURU, 23 de junho (1821). – O vento permaneceu contrário o dia todo, e ficamos ancorados. O patrão enviou seus negros para cortar lenha nas margens do Rio, e eu os acompanhei. Durante muito tempo, passeei pelos terrenos que margeiam a Lagoa, encontrando-os arenosos e entrecortados de pântanos e de poças d'água. Árvores raquíticas, como as Myrsinaceaes e Myrtaceaes, entrelaçam-se sobre a praia, vendo-se sobre as águas, ou em suas vizinhanças, numerosas aves aquáticas, como garças brancas, gaivotas, baiacus (?) e cegonhas; os colimbos ([140]) e diversas e diversas espécies de marrecos e patos selvagens. A vegetação continua idêntica à que descrevi no ano passado, nessa mesma época.

---

140 Os colimbos: mergulhões.

O capim tem coloração amarelada e apenas se percebe, de longe em longe, algumas flores que escaparam à má estação.

Entre Porto Alegre e Itapuã, encontram-se na Lagoa algumas balizas fincadas, aqui e ali, por patrões bem intencionados. Contou-me o patrão do iate que, há cerca de dois anos, um engenheiro oferecera ao comércio indicar o canal por meio de duas linhas de balizas, à direita e à esquerda, mediante certas condições; mas eles recusaram. É verdadeiramente inconcebível que o Governo não tenha tomado absolutamente, até agora, nenhuma medida para tornar menos perigosa uma navegação tão útil e que tanto contribui para a riqueza da Capitania.

Há alguns práticos, que se encarregam de conduzir os barcos de Rio Grande, e vice-versa, mas não são revestidos de nenhum caráter legal, correndo-se o risco de pegar algum incompetente.

Além da enseada onde ancoramos, as embarcações podem ainda achar abrigo junto a Cristóvão Pereira; aliás, não existem outros, entre Itapuã e o **Rio** (Canal) São Gonçalo. (HILAIRE)

Barra Falsa – Ponta Rasa (13.03.2016)

Alta Adesão Derruba Discurso Governista e do PT de Que País Está Dividido, Reforça Pedido de Impeachment e Pode Influenciar o TSE

Na maior manifestação da história do País, milhões de brasileiros foram às ruas neste domingo, 13, em pelo menos 239 cidades nas cinco regiões, pedir a saída da petista Dilma Rousseff, 68 anos, da Presidência da República.
Os protestos também tiveram como alvo o ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva [...]
(O Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 13.03.2016)

Partimos para a Ponta dos Lençóis, às 07h00, com ventos de SE de 05 a 15 km/h. Às 13h00, passamos pela Comunidade de Pescadores do Estreito (31°47'20,7" S / 51°45'19,0" O), infelizmente era domingo e o amigo Zé do Dedé não se encontrava. As cheias do ano passado impediram a entrada da água salgada na Laguna prejudicando muito a safra de camarão, a consequência disso era o reduzido número de calões em comparação com os anos anteriores.

Relato Pretérito – Estreito (P. dos Lençóis)

Domingos de A. e Silva (1865)

Estreito (Nossa Senhora da Conceição do –). Freguesia situada sobre o terreno arenoso que medeia entre o Oceano e a Lagoa dos Patos. Foi fundada com os primeiros colonos açorianos vindos para povoar o Município do Rio Grande, os quais se entregaram, primeiro que outros habitantes da Província, à cultura dos cereais e à criação do gado lanígero ([141]). A eles se deve a construção de uma igreja, consagrada à Nossa Senhora da Conceição, que em 1765 mereceu ser elevada à categoria de Paróquia, tomando a povoação o nome de Conceição do Estreito; porém em 1820 tendo o Vigário passado a residir em S. José do Norte, que por sua maior população tornava mais urgentes os socorros espirituais, foi a sua igreja da invocação de Nossa Senhora dos Navegantes elevada à Paróquia, ficando sua filial a da Conceição do Estreito. Foi elevada à Freguesia pela Lei Provincial n° 53 de 25.05.1846, e pertence ao Município de S. José do Norte e à Comarca do Rio Grande. Os seus limites começam em S. Caetano, e findam na extrema da fazenda nacional do Bojuru, que termina no Capão Comprido.

---

[141] Lanígero: ovino.

> Os habitantes desta Freguesia já desde muito que exercem a indústria da tecelagem em grande escala, e se bem que seus artefatos sejam de panos grosseiros de lã ou de algodão, todavia fabricam toalhas adamascadas com bastante arte tecidas, bem como palas de lã para ponchos, e finalmente mui lindas colchas de algodão e lã; todos estes objetos são vendidos por bom preço, e consumidos na Província.
>
> Nesta Freguesia existe uma escola pública de instrução primária para o sexo masculino criada pela Lei n° 44 de 12.05.1846. Dista 47 léguas de Porto Alegre, 9 de S. José do Norte e 11 da cidade do Rio Grande.
>
> **Estreito**. Ponta da Lagoa dos Patos, situada na Latitude Sul de 31°46'14", e no princípio do estreitamento da mesma Lagoa. (SILVA)

Continuamos a viagem com destino ao Acampamento do Irailson na face Norte da Ponta Rasa (31°51'47,5" S / 51°50'41,0" O) onde aportamos às 16h30, depois de navegar 56 km e nada do Irailson. Noite tranquila sem vento, apenas o incômodo zumbido de um enxame de mosquitos do lado de fora da barraca. Naveguei 56,0 km, totalizando 301,9 km de jornada.

Ponta Rasa – Pelotas (VSG) (14.03.2016)

A Justiça de São Paulo encaminhou para as mãos do juiz Sergio Moro, da 13ª Vara Federal em Curitiba [PR], a denúncia e o pedido de prisão preventiva feitos pelo Ministério Público de São Paulo contra o ex-Presidente Lula. A Justiça paulista decidiu que o caso do tríplex no Guarujá [SP] já era alvo da Operação Lava Jato e que os crimes investigados são de esfera federal. (Felipe Frazão e Laryssa Borges – Revista Veja, Brasília, DF, 14.03.2016)

Partimos, às 07h00, e chegamos ao extremo Oeste da Ponta Rasa (31°48’51,4” S / 52°02’51,4” O) às 09h45 depois de navegar 23 km impulsionados por ventos de 15 km/h. Aportamos na Ilha Saragoça (31°47’31,9” S / 52°05’55,1” O), às 11h00, na Boca do São Gonçalo (31°47’13,4”S / 52°13’23,0”O), às 13h00, e no Veleiros Saldanha da Gama, Pelotas (31°46’43,1”S / 52°18’53,9”O), às 15h00, depois de navegar 47,2 km. Graças ao Cel Pastl, ficamos alojados nas instalações da churrasqueira do Clube com direito a um bem vindo banho quente. Concluímos a primeira perna de nossa jornada – Porto Alegre - Pelotas. Executamos até agora 349,1 km de um total de aproximadamente 1.300 km. Percorremos, portanto, apenas 26,85% do total.

✧ 1° Perna Total = 349,1 km.

Relato Pretérito – Canal São Gonçalo

Domingos de A. e Silva (1865)

S. Gonçalo (Rio de –). Sangradouro, que comunica a Lagoa Mirim com a dos Patos, e cuja extensão é de 12 léguas; na sua margem Ocidental está assentada a cidade de Pelotas: é navegável em toda a sua extensão, e suas águas são sulcadas por grande número de embarcações. Foi sobre a margem esquerda deste Rio, que teve lugar o combate entre os cento e tantos bravos do valente Cel Albano de Oliveira Bueno, e 700 e tantos dissidentes, ficando prisioneiro o dito Coronel e o bravo Major Manoel Marques de Souza [hoje Barão de Porto Alegre]; aquele foi covardemente assassinado junto ao Rio Camaquã pela escolta que o conduzia preso para Porto Alegre, e que tinha recebido ordem para tão lamentável ato, sendo seu único crime se ter batido por vontade, visto ser paisano; e este foi solto e perdoado por não ter crime, visto se ter batido por obrigação. (SILVA)

Hilário Ribeiro (1880)

S. GONÇALO

Que sabe dizer sobre o S. Gonçalo?

Este Rio, ou mais propriamente sangradouro, comunica a Lagoa Mirim com a dos Patos, e tem a extensão de 80 km, mais ou menos. Na sua margem Ocidental está situada a bela cidade de Pelotas, que se estende entre o Arroio de seu nome e o Santa Bárbara.

Qual é a importância de sua navegação?

É inteiramente navegável por navios de vela e vapores empregados no comércio de importação e exportação do exterior e da cidade do Rio Grande com os mercados de Pelotas, Jaguarão e os centros do Sul da campanha. Centenas de navios navegam anualmente nele até 30 km mais ou menos de sua Foz, transportando imensa quantidade de charque, couros e outros produtos da raça bovina. (RIBEIRO)

Lagoa
(*Apparicio Silva Rillo*)

[...] Quando ao sol da manhã tu te incendeias,
uma orgia de penas te enfeita as areias
e o silêncio se quebra a um concerto de pios.

A quietude das águas
nas praias mais rasas,
se encrespa de gozo ao bulício das asas
fazendo tremer os teus juncos esguios.
Gamela onde bebem os bichos do campo
nas praias sombreadas por salsos-chorões. [...]

Lagoa noturna, salão das estrelas,
Lagoa de luz, várzea grande de sol.
Lagoa dos salsos e das corticeiras,
lagoa onde mora
o martim-pescador.

Lagoa das lontras e das ariranhas,
lagoa dos peixes e dos jacarés
que brutos e rudes armando as carrancas,
espreitam as garças — tão tristes, tão brancas! —
que cismam em silêncio sobre os aguapés.
Lagoa do campo, pedaço de céu!

Imagem 39 – Margem Oriental – Bojuru – Laguna dos Patos

Imagem 40 – Margem Oriental – Bojuru – Laguna dos Patos

Imagem 41 – Margem Oriental – Bojuru – Laguna dos Patos

Imagem 42 – Margem Oriental – Bojuru – Laguna dos Patos

Imagem 43 – Santa Isabel – Canal São Gonçalo

Imagem 44 – Ponte Mauá – Jaguarão

Imagem 45 – Ilha Grande do Taquari

Imagem 46 – Arroio Pelotas

Jornada Patriótica – 2ª Perna

Veleiros Saldanha da Gama – S. Vitória do Palmar

Poema a Lago Merín

(Roberto Burgos Benedetti)

El Sol de la tarde
Destella en las ondas,
Dorando la arena
Con su resplandor [...]

Enormes bandadas
De ibises y patos,
Que vuelven al nido
Desde el arrozal. [...]

Más tarde la noche
Lo cubre de estrellas,
Bañando de plata
Mi Lago Merín.

VSG – Ilha Grande (15.03.2016)

Os 4 milhões de manifestantes que foram às ruas no domingo protestar contra o governo e o PT pesaram na decisão do ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que deve aceitar se tornar Ministro da Presidente Dilma Rousseff. (Paulo de Tarso Lyra – Correio Braziliense, Brasília, DF, 15.03.2016)

Partimos do Veleiros Saldanha da Gama (VSG), Pelotas, RS, às 06h20. Minha preocupação quanto à velocidade das águas do Canal São Gonçalo tinha-se desvanecido durante o percurso que realizei desde a Foz do Canal na Lagoa dos Patos até o VSG onde mantive uma média superior a 6,5 km/h o que, seguramente, me permitiria alcançar, ainda hoje, a Ilha Grande.

O bombeamento contínuo das águas da Lagoa Mirim para as lavouras de arroz e soja, neste período, provoca um sensível rebaixamento do nível das águas e, em consequência, da correnteza do São Gonçalo. Cheguei à eclusa, às 07h40, depois de navegar quase 9 km desde o VSG. Tentei ultrapassar a remo uma das três comportas abertas, mas, apesar de conseguir emparelhar o alinhamento do cockpit do caiaque com a barragem, deixei-me, depois de alguns segundos, arrastar pela força da torrente. Talvez conseguisse transpor aquele obstáculo, mas seria um esforço demasiado que poderia comprometer minha já extenuada musculatura. Subi, então, em uma das comportas fechadas, icei o caiaque e fiquei aguardando o veleiro do Norberto aproximar-se da eclusa.

Prossegui, às 08h00, logo que ele acercou-se da barragem. Soube, mais tarde por alguns pescadores, que o tinham rebocado até ali, que novamente o motor de popa do veleiro tinha apresentado problemas. O dia agradável, a temperatura amena e sem vento, a correnteza fraca do São Gonçalo, tudo conspirava a meu favor e eu tinha certeza de que pernoitaríamos no aprazível acampamento à margem direita da Ilha Grande caso o Norberto reparasse a pane do motor.

Aguardei meu parceiro por mais de uma hora, no Canal Adutor de Abastecimento de água da cidade de Rio Grande (32°02’26,2” S / 52°24’35,0” O), a partir das 12h00, depois de navegar mais 30 km.

Em 1979, o engenheiro José Portella, então Presidente da Construtora SULTEPA S.A., deu início à construção deste Canal de 24 km. Na oportunidade, pela primeira vez no Brasil, foi empregado um trem na execução de um canal chegando-se a marca de 400 metros de extensão por dia.

O jornalista Moacir Rodrigues, do Jornal Agora, de Rio Grande, reportou, no dia 21.08.2011, a reportagem intitulada “*Dívida de Gratidão*” que reproduzimos:

> Em ato marcado para as 11h00 deste domingo, 21, a Prefeitura Municipal estará colocando a pedra fundamental no monumento que será erigido em homenagem ao General Golbery do Couto e Silva, rio-grandino de nascimento e que, em sua vida militar ou como Ministro Chefe da Casa Civil, no período da ditadura, nunca esqueceu o seu torrão natal, constituindo-se em importante elo de influência para que a “*Noiva do Mar*” chegasse ao estágio de desenvolvimento que hoje estamos vivendo.
>
> Este domingo – 21.08.2011 – assinala o centenário de nascimento de Golbery que, na condição de homem público, foi apoiador de iniciativas como a transferência para Rio Grande da sede do 5° Distrito Naval, considerando a posição estratégica do Município – o 5° DN tinha como sede o Estado de Santa Catarina – e tinha a visão de que o porto marítimo da “*Noiva do Mar*” seria o grande porto do MERCOSUL e que, por isso, teria de contar com o respaldo de uma força naval de primeira grandeza, como prova o trabalho que vem sendo realizado pelo Distrito Naval aqui instalado.
>
> Golbery foi, também, um dos responsáveis pela construção do Canal Adutor da Corsan para a captação de água do São Gonçalo, fato que permitiu ao Rio Grande, além do tranquilo abastecimento à população, preparar o Município para receber grandes indústrias e fortalecer o complexo portuário que hoje vemos, com orgulho, surgir nas areias da 4ª Seção da Barra. Ele responde também pela pavimentação da Av. Buarque de Macedo e de tantas outras ruas do bairro Cidade Nova, pelo apoio a

projetos que eram levados a Brasília pelo então Prefeito Rubens Emil Correa, assim como pela construção de estradas e pontes e por verbas para a complementação do sistema de iluminação pública e de pavimentação para vários bairros.

Golbery, nascido em casa localizada na Rua Paissandu [hoje Napoleão Laureano], em 1911, foi um dos brilhantes alunos do Colégio Lemos Junior e, mercê da sua inteligência, deslocou-se para o Rio de Janeiro, onde foi cursar a Escola Militar do Realengo.

Já como oficial do Exército, retornou ao Sul para servir no Regimento de Infantaria de Pelotas. A última visita à sua terra natal aconteceu em agosto de 1976, acompanhando o General Ernesto Geisel, então Presidente da República.

Golbery faleceu em 18.09.1987, acometido de câncer.

Por integrar a equipe que governou o País nos anos da ditadura militar, a figura de Golbery não é apreciada por muitos e, por isso, em duas oportunidades, a Câmara Municipal do Rio Grande negou homenageá-lo com nome de Rua.

Agora, no entanto, a Prefeitura, através do ato marcado para este domingo, resgatará a dívida de gratidão que a comunidade rio-grandina tem para com seu conterrâneo. (RODRIGUES)

Aportamos na margem direita do São Gonçalo em uma área frontal à Ilha Grande às 15h10, depois de navegar mais 10,6 km.

Acampamos nas proximidades de uma centenária figueira, parceira de nossa primeira Circunavegação pela Lagoa Mirim e um local bastante procurado por campistas e caçadores furtivos.

Navegamos hoje 49,6 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Parcial = 49,6 km.
- ✧ Total Parcial = 398,7 km.

Ilha Grande – Ponta Alegre (16.03.2016)

Alvo de uma denúncia por lavagem de dinheiro e falsidade ideológica e na mira da Operação Lava Jato, o ex-Presidente Lula da Silva decidiu, nesta quarta-feira, assumir o Ministério da Casa Civil do governo Dilma Rousseff. A manobra garante ao petista foro privilegiado – e o livra das mãos do Juiz Federal Sergio Moro, que conduz as ações da Lava Jato em Curitiba. (Laryssa B.e Marcela M. – Revista Veja, Brasília, DF, 16.03.2016)

Partimos às 06h15 e aportamos em Santa Isabel às 08h20 para complementar o rancho. Infelizmente, o pequeno armazém não tinha "*Frukito*" no seu estoque, meu companheiro inseparável nas jornadas gaúchas, e o refrigerante gaseificado, rico em açúcar e cafeína era uma péssima alternativa. Eu estabelecera como 1ª opção acampar no Farol da Ponta Alegre e, em caso de mau tempo, pernoitar na Ponta Alegre. A progressão foi tranquila e aportei, por volta das 12h30, nas proximidades da Foz do Arroio Chasqueiro, que fica a uns 8 km ao Norte da Foz do Arroio Grande.

No dia 26.11.1844, aconteceu, nos arredores do Arroio Chasqueiro, a Batalha de Arroio Grande, último embate da Guerra dos Farrapos em território riograndense, no então Curato ([142]) de Nossa Senhora da Graça do Arroio Grande, que na época integrava Jaguarão.

---

[142] Curato: termo religioso, usado para nomear Aldeias e Povoados que tinham condições de ser elevados à categoria de Freguesia (Distrito).

Engarupado na anca da história veio-me à memória a imagem heroica do Cel Joaquim Teixeira Nunes que foi, nessa peleja, ferido e degolado pelos imperiais. Conta-nos João Máximo Lopes na sua obra "*Habilidades Campeiras nas Guerras do Sul*":

> O Coronel Joaquim Teixeira Nunes, farroupilha, foi uma das lanças mais temíveis e respeitadas de seu tempo; com o corpo de lanceiros a seu mando alongava-se do exército para operar sobre si em qualquer parte que o inimigo aparecesse. Onde carregava o corpo de lanceiros denunciava-se a vitória. Humano, durante a peleja, matava para vencer, mas depois da vitória não morria um só prisioneiro. Um soldado da estatura do Coronel Joaquim Teixeira Nunes, não teve a morte que merecia, logo ele, tão guapo quanto generoso com os vencidos, perdeu a vida numa ação militar inglória. Sua fama de heroísmo vinha das campanhas platinas, onde se distinguira, e assombrou um dia Garibaldi pela temeridade com que se empenhava na luta. Como uma ironia do destino, caiu mortalmente, transpassado por uma lança, no combate do Arroio Grande ([143]), em 28.11.1844, frente às forças mais numerosas e também aguerridas ao mando, do Coronel Francisco Pedro de Abreu, Chico Pedro – o Moringue. O inimigo carregou sobre a força de Teixeira que não podendo resistir às cargas consecutivas de cavalaria foi derrotado e perseguido de morte. No entrevero da retirada, o bravo farroupilha distribuía lançassos em todos os quadrantes quando caiu, irremediavelmente, nas mãos de seus verdugos, ao lograrem aprisionar o seu cavalo, com um certeiro arremesso de boleadeiras e, mesmo assim, Teixeira, seguiu defendendo-se, mas também foi boleado com dita lança e quando chegaram os que mais de perto lhe

---

[143] Arroio Grande: Chasqueiro.

> seguiam, deram-lhe um tiro na coxa que o arrebatou do cavalo. Nesse instante, passava Chico Pedro, a quem apelou com um gesto de humanidade: "*Coronel, não me deixe matar*" e, fazendo um sinal de socorro, deu seu último suspiro. Assim, perdeu a vida um dos soldados mais brilhantes das hostes farroupilhas. (LOPES)

Logo depois desta parada, ventos de 15 km/h, e rajadas de 20 forçaram-nos a acampar na Ponta Alegre, 6 km aquém do Farol. A costa do Farol não permite a ancoragem segura do veleiro. Percorrêramos 49,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Parcial = 98,9 km.
- ✧ Total Parcial = 448,0 km.

Relato Pretérito – Lagoa Mirim

Domingos de A. e Silva (1865)

> **Mirim (Lagoa –)**. Grande Lagoa situada na costa do Oceano Atlântico, além do Albardão, e no extenso areal do Município do Rio Grande, Estado Oriental ([144]) e Municípios de Jaguarão, Piratini e Pelotas; recebe as águas de alguns Rios pertencentes ao Estado Oriental e dos Rios Jaguarão, Bretanhas, Chasqueiro, etc, e deságua na Lagoa dos Patos por um canal natural denominado Rio de S. Gonçalo: tem 41 léguas de comprimento, a contar da Barra do Arroio de S. Miguel até a Boca do Canal de S. Gonçalo; 8 de largura máxima, contadas da Barra do Rio Canoa até a Foz do Jaguarão; e 9 braças de profundidade média no canal. É navegada por grande número de embarcações de calado regular, e o podia ser por navios de grande calado se o sangradouro de S. Gonçalo lhes concedesse passagem.

[144] Estado Oriental: Uruguai.

> O território Ocidental compreendido entre o Arroio de S. Miguel e o Rio Jaguarão, que pertencia à Espanha, foi tomado pelos portugueses; porém, quando com a doença do Tenente-general Sebastião Xavier da Veiga Cabral, então governador da Província, e sua morte a 05.11.1801, a confusão e a insubordinação lavravam nas nossas tropas, os espanhóis conseguiram retomar esse território que presentemente ainda faz parte do Estado Oriental. (SILVA)

Ponta Alegre – Foz do Rio Jaguarão (17.03.2016)

O Juiz Federal Itagiba Catta Preta Neto, da Seção Judiciária Federal do Distrito Federal, atendeu a uma ação popular e suspendeu, em caráter liminar, ou seja, temporário, a posse do ex-Presidente Luiz Inácio Lula no cargo de novo Ministro-chefe da Casa Civil ou em "qualquer outro que lhe outorgue prerrogativa de foro". (Alex Rodrigues – Agência Brasil, Brasília, DF, 17.03.2016)

Partimos somente às 06h40, o tempo nublado enganou-nos e atrasamos a alvorada. Novamente as condições meteorológicas favoreciam a progressão e aportamos no mais belo Monumento dos Mares de Dentro – o Farol da Ponta Alegre, às 07h40.

Subi no majestoso Farol e comuniquei-me com a Rosângela que me informou que o Lullarápio tinha sido nomeado ontem, pela PresidAnta, Ministro da Casa Civil com o objetivo explícito de deslocar a competência do seu julgamento para o Supremo Tribunal Federal.

Na janela mais alta do Farol encontrei aninhada uma robusta tamanduá mirim que não me deu qualquer atenção, quando passei por ela, continuando encolhida como se estivesse procurando proteger sua pequena cria ou em trabalho de parto. Não quis dirimir minha dúvida importunando o pequeno animalzinho e deixei-o

em paz. O Tamanduá mirim, Tamanduá de colete ou Melete (Tamandua tetradactyla: tetradactyla, em grego, significa "*quatro dedos*" que é o número de dedos que esta espécie possui nas patas dianteiras). O Mirim, curiosamente, apresenta cinco dedos nas patas traseiras sendo que o quinto dedo e sua garra passam quase despercebidos, pois, são pequeninos, atrofiados mesmo. A gestação varia de 5 a 6 meses gerando somente um filhote que é protegido pela mãe até a próxima prenhez.

Fizemos uma segunda parada, por volta das 13h00, ao Sul da Foz do Arroio Bretanha onde contatei, novamente, a Rosângela que me informou que o Lullarápio já não era mais Ministro. Pobre país, seria apenas mais um hilário lance proporcionado pelos nossos desastrados gestores se isso não estivesse dando mostras ao mundo das mazelas de uma caótica política e desmesurados desmandos próprios de uma tragicomédia tupiniquim de 5ª categoria.

Continuamos nossa navegação rumo SO enfrentando ventos de proa. Abandonei a ideia inicial de acampar na Foz Arroio Juncal e resolvi acampar na Foz do Rio Jaguarão. Fiz mais uma parada ao Sul da Ponta Negra a um quilometro da costa, a água não me chegava à cintura e não valia a pena desviar-me da rota alongando o trajeto. Reboquei o caiaque por uns 400 m procurando exercitar as pernas, montei no meu incrível "*Argo II*" ([145]) e prossegui aproado para a Ponta do Juncal de onde seguiria direto para a Foz do Rio Jaguarão.

---

[145] Argo: a embarcação original foi assim batizada em homenagem ao engenheiro naval Argos que a projetou e construiu orientado pela deusa Palas Atenas. A nau comandada pelo grego Jasão partiu, com outros heroicos Argonautas, em busca fantásticas aventuras.

Aportamos 17h15 na Foz do Jaguarão onde acampamos à sua margem direita.

Tinha percorrido 62,2 km, desde a Ponta Alegre à Boca do Jaguarão.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Parcial = 161,1 km.
- ✧ Total Parcial = 510,2 km.

Rio e cidade de Jaguarão (18 a 20.03.2016)

Expressões Chulas de Grampos Telefônicos de Lula Reproduzem Preconceitos

Entre queixas e negociações, as ligações do ex-Presidente e atual Ministro Luiz Inácio Lula da Silva interceptadas pela Polícia Federal são recheadas de um linguajar que passa longe do politicamente correto. O ex-Presidente perguntou onde estão "as mulher de grelo duro" do PT e brincou que a diretora do Instituto Lula, Clara Ant, acordou achando que era "presente de Deus" quando cinco homens entraram em sua casa – até descobrir que eram policiais federais.
(Paula Ferreira e Renato Grandelle – O Globo, Rio de Janeiro, RJ, 18.03.2016)

Em Brasília, outra multidão se aglutinou em frente ao Palácio do Planalto com cartazes contrários a Dilma, enquanto parlamentares de oposição cobraram aos gritos a renúncia no plenário da Câmara. O protesto começou por volta das 17 horas já para protestar contra a nomeação de Lula para Ministro da Casa Civil. Cresceu depois da liberação dos áudios pela Justiça. Milhares de pessoas se concentraram, erguendo bandeiras do Brasil e faixas onde se lia "Fora Dilma", e réplicas da Constituição.
(Gustavo Moniz e Afonso Benites – El País, São Paulo, SP e Brasília, DF, 19.03.2016)

O advogado de Lula, Roberto Carlos Martins, disse em uma conversa telefônica do dia 8 de março que, na sua avaliação, o ex-Presidente será condenado pelo Juiz Sérgio Moro. A declaração apareceu em um dos grampos feitos pela Polícia Federal. Assim, o advogado sugere a Lula que aceite o cargo no governo de Dilma Roussef. (Redação – O Tempo, Contagem, MG, 20.03.2016)

Partimos, 18.03.2016, desta feita, embarcados no veleiro Corais, às 06h35, da Foz do Rio Jaguarão e aportamos, às 10h40, no Iate Clube Jaguarão, onde pernoitaríamos graças ao apoio do amigo Roberto Borges Couto. Nosso objetivo era abastecer e descansar, por um dia, pelo menos, dependendo das condições meteorológicas. Instalamo-nos confortavelmente no salão do Iate Clube Jaguarão onde a esposa do amigo Washington Moreira presenteou-nos com saborosos bolinhos de arroz.

O Comandante do veleiro "*Sumiço*", Dr. Ermo Machado, deu uma carona ao Norberto para que o mesmo abastecesse os camburões de combustível e mais tarde trouxe-nos, de presente, uma saborosa linguiça para o almoço. Aproveitamos o tempo bom para secar e limpar nossos equipamentos.

À tarde, fomos fazer compras para complementar nossos gêneros alimentícios e produtos farmacêuticos. De volta ao Iate Clube Jaguarão, encontramos nosso caro e jovial amigo o veterano canoísta Antônio Buzzo, parceiro de nossa primeira Circunavegação pela Lagoa Mirim, com quem ficamos conversando longas horas.

Sábado, 19.03.2016, tempo ruim, muita chuva, vento forte e frio forçaram-nos a permanecer acantonados no Iate Clube Jaguarão.

De manhã ficamos conversando longamente com o Sr. Moreira que me presenteou com dois livros do escritor Roberto Burgos Benedetti, o “*Lagunero*” e o “*De La Laguna a La Antártida*” que degustamos avidamente durante toda a jornada. Benedetti reproduz no “*Lagunero*” um pensamento que norteia a todos amantes da natureza que empreendem jornadas similares à nossa:

> Y es realmente difícil hacer entender al no iniciado, o al que realmente no Le gusta el contacto directo con la naturaleza agreste, lo que pasa por el espíritu del devoto cuando se aleja del mundo “*civilizado*”. Pasa, tal vez, por algo intrínseco, profundo, una herencia ancestral, pero va más allá. Va mas allá también de la simple contemplación de cosas y paisajes que nos gustan, porque si los viéramos en una película no sería lo mismo. Hay una especie de comunión de los sentidos con el entorno, y estos se agudizan. Observamos detalles que en trajín cotidiano pasarían inadvertidos, escuchamos sonidos a los que normalmente no daríamos importancia.
>
> Yo describiría la sensación como entrar en frecuencia con la naturaleza. Hasta podemos llegar a sentir placer por el simple hecho de sentir la tierra húmeda bajo los pies, el Sol en la piel o lo viento en el rostro. Le damos un giro radical a nuestra actividad física, pero sobre todo la intelectual, ya que dejamos de lado, momentáneamente, todo el cúmulo de preocupaciones cotidianas para ocuparnos de cosas más básicas y vitales, como protegernos del Sol, la lluvia, o el viento; conseguir agua limpia y leña seca para el fuego, cocinar, armar el “*dormitorio*”, entre otros. Nos concentramos en la navegación, en elegir el mejor camino, en atender las cañas de pescar, en perseguir una presa o en obtener las mejores condiciones de luz para una fotografía, dándole otro

> uso al cerebro, que lo libera de la presión habitual. Pasa también por una suerte de reafirmación de valores. Nos enfrenta a nuestras propias capacidades, despertamos habilidades olvidadas y hasta extendemos nuestros límites personales. Creamos o reafirmamos lazos con los compañeros ocasionales de aventura. (BENEDETTI)

Almoçamos com o Buzzo e depois fizemos uma rápida incursão à cidade de "*Rio Branco*" no Uruguai. Em 30.10.1909, o Barão do Rio Branco, protagonizou o "*Tratado de Fronteiras da Lagoa Mirim*" que cedia parte do território nacional e Lagoa Mirim ao Uruguai.

Como sinal de reconhecimento, em 1915, o governo uruguaio alterou o nome da cidade para Rio Branco. Atravessamos a bela e maltratada Ponte Mauá. A reportagem de Zero Hora, de 1996, publicou:

A Dívida Virou Ponte

> A histórica Ponte Mauá, que liga Jaguarão à cidade uruguaia de Rio Branco, não custou um centavo aos cofres do Império. A obra ficou como pagamento por uma dívida assumida no século passado. Naquele tempo, o General argentino Juan Manoel de Rosas ameaçava a liberdade do recém-emancipado Uruguai. Para auxiliar o país amigo, vários empréstimos foram concedidos por Dom Pedro II. O Uruguai salvou-se. Em compensação, devia 5 milhões de pesos, em 1919. Para acertar as contas, as duas nações fecharam o "*Tratado da Dívida*". Depois de três anos de obras, em 30 de dezembro de 1930, a dívida virou ponte. (FARRAPOS)

Em 19.02.1927, foi assinado, na cidade de Montevidéu, o Acordo Relativo à Ponte Internacional – "*Tratado da Dívida*" – reza o Anexo A, N° 18A:

[...] Nota da Legação do Brasil, em Montevidéu, ao Governo uruguaio [...]

Em aditamento às conversações que tenho tido com Vossa Excelência sobre a construção da ponte no Jaguarão e em resposta à Nota 513-21, com que ontem fui honrado, é-me grato comunicar que o Governo do Brasil concorda no seguinte:

1. Um engenheiro, designado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas do Brasil, acompanhará os trabalhos de construção da ponte, desde seu início até sua inauguração.

2. Não só o representante do Ministério das Obras Públicas do Uruguai, que dirigir a construção, como o empreiteiro, facilitarão a esse engenheiro tudo que estiver a seu alcance para o desempenho de sua missão. (MRE)

Jaguarão é conhecida como "*Cidade Heroica*", o texto a seguir, também retirado de Zero Hora, de 1996, esclarece o porquê de tal denominação:

A Cidade Resiste ao Cerco

A data de 27.01.1865 talvez seja mais importante para os jaguarenses do que a fundação da Vila [06.07.1832]. Naquele dia, uma força composta por dois corpos da Guarda Nacional resistiu durante 48 horas a uma tentativa de invasão do território brasileiro por mais de 1,5 mil homens do exército uruguaio. Sitiada e em desvantagem bélica, a guarnição comandada pelo Coronel Manoel Pereira Vargas acabou vencendo o inimigo no cansaço.

O episódio rendeu ao município o título de "*Cidade Heroica*" e ao Brasil, a demarcação das fronteiras à margem esquerda do Rio Jaguarão.

Nenhum general esperava por aquele ataque surpresa. A atenção dos militares brasileiros estava concentrada na tomada de Paysandu – cidade uruguaia. "*Os blancos prepararam o cerco de Jaguarão para desviar a atenção de nossos exércitos*", considera o advogado Eduardo de Souza Soares, 52 anos. Um relatório escrito pelo próprio Coronel Vargas no dia 18.05.1865 faz uma síntese dos acontecimentos.

"*No dia 19 de janeiro, recebi participações do movimento de forças crescidas dos blancos que se aproximavam do Cerro Largo no Estado Oriental*", noticiou o oficial.

Enviado pelo uruguaio Basilio Muñoz, o exército uruguaio era mais de três vezes superior aos 15° e 28° corpos de cavalaria da Guarda Nacional. "*A nossa força era cerca de 500 homens, que tinham apenas 60 ou 70 clavinhas de fuzil*", escreveu Vargas. Derrota na certa. Mesmo assim, o Coronel tratou de preparar Jaguarão para o combate. Pouco depois das 09h00 do dia 17, o confronto teve início com vantagem para o lado "*blanco*".

"*As balas do inimigo passavam além da nossa coluna, ao passo que as nossas pouco alcançavam as suas fileiras, devido à inferioridade do armamento*", lamentou o oficial brasileiro. O Comandante percebeu que o melhor ataque seria a defesa. Recuando para as trincheiras, a pequena força resistiu. Vargas recusou todas as propostas de rendição. Com a ajuda dos vapores de guerra Apa e Cachoeira – ancorados no porto – o Coronel e seus soldados viraram a noite na defesa da cidade. Na madrugada, os uruguaios estavam derrotados. "*Na noite de 27 para 28, retirou-se o inimigo praticando toda a sorte de atentados*", descreveu o Coronel. Com apenas um morto e cinco feridos, a guarnição tinha evitado a invasão do Brasil. (FARRAPOS)

Domingo, dia 20.03.2016, partimos, às 07h00, debaixo de uma chuva constante e fria, a bordo do "*Corais*", com destino à Foz do Jaguarão. Inicialmente eu pretendia continuar da Foz até a Ilha Grande do Taquari e em caso de mau tempo, aportar na Foz do Tacuari. Depois de 03h30, debaixo uma chuva fina e fria, que acompanhou-nos durante toda a viagem, e encarangados aportamos na velha casa de bomba d'água abandonada (32°38'15,1" S / 53°11'51,3" O) à margem esquerda do Rio Jaguarão onde acantonamos, em virtude do mau tempo. A proteção da chuva a qualificava como excelente abrigo.

Relato Pretérito – Rio Jaguarão

Domingos de A. e Silva (1865)

> **Jaguarão (Rio de –)**. Nasce na serra de Aceguá, por diversos braços, e deságua na Lagoa Mirim, [...] É navegável por vapores até cinco léguas acima da sua Foz, e sobre suas margens e as de seus afluentes existe grande abundância de carvão de pedra, cujas minas trata-se de explorar como já dissemos quando tratamos do Candiota. (SILVA)

Jaguarão – I. G. do Taquari (21 a 22.03.2016)

A confusão começou durante uma apresentação do espetáculo "Todos os musicais de Chico Buarque em 90 minutos" na noite de sábado (19), em Belo Horizonte. Na metade do musical, o personagem de Botelho diz "era a noite do último capítulo da novela das oito". Mas Botelho resolveu acrescentar e falou: "era também a noite em que um ex-Presidente ladrão foi preso". Ele citou ainda "uma Presidente ladra". [...] Por meio de sua assessoria, Chico Buarque se manifestou dizendo que não vai mais autorizar o uso de suas canções no espetáculo.
(Redação – Correio 24 horas, Salvador, BA, 21.03.2016)

Na madrugada desta terça (22), o Ministro Luiz Fux determinou o arquivamento de uma ação da AGU que pedia para o tribunal reverter a decisão de Gilmar que não só impediu Lula de assumir um cargo no governo Dilma, como determinou o envio das investigações envolvendo o petista para o Juiz Sérgio Moro no Paraná. (Redação – Folha de São Paulo, SP, 22.03.2016)

Dia 21.03.2016, partimos rumo à Boca do Jaguarão, às 08h00. Fiz uma rápida parada na Foz para fotografar um dos marcos fronteiriços que estava totalmente fora d'água. Ao contornar a Ponta do Muniz, nossa rota foi alterada para SO e as vagas vindas do quadrante Este lancinavam a alheta de bombordo varrendo o convés do "*Argo II*". Aumentei a distância da mão esquerda da pá do remo e procedi de maneira inversa com a mão direita evitando a relativa frenagem que resultaria do emprego do leme.

Paramos, para descansar, em um banco de areia frontal ao Lago Merín, onde reside o escritor Benedetti. Os ventos agora vinham de SE. Depois de alguns minutos, continuamos nossa jornada no rumo geral Sul, aproados diretamente para a Ilha Grande do Taquari enfrentando ventos de proa. Na Ilha, adentramos numa enseada já conhecida e montamos acampamento no mesmo lugar de nossa primeira jornada por estas plagas. À noite o vento rodou novamente, vindo agora de SO a 30 km/h, golpeando impiedosamente nossa barraca. Aguardamos uma pequena trégua, proporcionada pelo vendaval e pela chuva, para envolver a barraca com lona, caso contrário acordaríamos encharcados. Tinha percorrido 36,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Parcial = 197,4 km.
- ✧ Total Parcial = 546,5 km.

Na terça-feira, dia 22, os ventos fortes forçaram-nos a permanecer na Ilha. Mudamos o acampamento para um local protegido dos ventos, aproveitei para secar o material e limpar os peixes. Como a quantidade de peixes era muito grande, fiz uma rápida moqueagem ([146]) de alguns deles para preservá-los para o consumo até o dia seguinte.

À tarde realizei um tour pela ilha e além da variada avifauna encontrei fêmeas de cágados que se dirigiam para as dunas para a desova.

Relato Pretérito – Ilha de Taquari

Domingos de A. e Silva (1865)

Taquari (Ilha de –). Ilhas da Lagoa Mirim, situadas 5 léguas abaixo da Foz do Rio Taquari entre 32°53' e 32°55' de Latitude Austral e 10°12' e 10°25'29" de Longitude Oeste do Meridiano do Observatório do Rio de Janeiro; são em número, de oito, sendo três grandes e cinco pequenas, e todas pertencentes ao Império. (SILVA)

I. Grande do Taquari – Pta Cebollati (23.03.2016)

A revista britânica The Economist defende em editorial que é hora de a Presidente Dilma Rousseff deixar o cargo. A escolha do ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva para a Casa Civil foi uma "tentativa grosseira de impedir o curso da Justiça", diz o editorial que será publicado na nova edição que chega às bancas neste fim de semana. Por isso, Dilma está inapta a permanecer na Presidência, argumenta o texto. (Estadão Conteúdo – Revista IstoÉ, São Paulo, SP, 23.03.2016)

[146] Moquear: assar lentamente a pesca com o couro ou escama sobre um gradeado ou diretamente sobre as brasas. O processo permite que o produto possa ser consumido em até 7 dias.

Partimos, às 07h00, totalmente revigorados, enfrentando ventos de través de 3 a 4 nós vindos do SE. Às 08h30, passamos pelo extremo Norte da Ilha da Confraternidad. A Ilha possui uma interessante avifauna.

Às 10h30, fizemos uma breve parada, na Foz do Arroyo Zapata (33°56’54,3”S / 53°29’51,7”O) e às 12h20, passamos pela Foz do Arroyo Ayala (33°02’00,9”S / 53°34’03,6”O).

As histórias à respeito da origem dos nomes destes Arroios são controversas, e a que nos parece mais plausível, afirma que D. Miguel de Ayala, era conhecido como “*Viejo Zapata*”, por isso os dois Arroios receberam estes nomes – *Zapata* e *Ayala*.

D. Diego de Alvear determinou, no início do século XIX, que a 2ª Divisão de Limites realizasse um reconhecimento dos Campos Neutrais e da Lagoa Mirim. O produto deste trabalho gerou um relatório que foi Impresso, em 1837, pela Imprensa do Estado, na cidade de Buenos Aires, do qual reproduzimos, parcialmente, os Capítulos VII e VIII:

Capítulo VII

Segunda salida y conclusión del reconocimiento de la laguna de Merín y de sus vertientes.

> Por octubre del año siguiente de 1785, con los tiempos más bonancibles menos las lluvias, y los campos más secos, se trató de continuar el reconocimiento de la laguna Merín y de sus vertientes, no concluido en la primer salida por los rigores del invierno y terrenos intransitables. […]

Como los trabajos de la campaña antecedente quedaron en el Cebollaty, recorrida ya toda la costa oriental y meridional de la laguna Merín, era necesario examinar el tramo restante de ella desde la boca de aquel río hasta la barra del sangradero o río de San Gonzalo, con todos los arroyos y demás vertientes que le entran por esta parte.

Para la mayor regularidad de esta obra, y su más pronta ejecución, se destinó por tierra al reconocimiento del Tacuary un destacamento de facultativos de ambas naciones con la colección de instrumentos de la portuguesa, y otra partida semejante con la colección española se encargó de verificar en canoas el examen de aquel trecho de costa que media entre los dichos ríos Cebollaty y Tacuary, con los tres pequeños arroyos *Ayala*, Sarândy y *Zapata* que vierten sus aguas por aquel espacio.

Con arreglo a este plan, emprendió su marcha, el 28 de noviembre la primera de estas partidas, en la que iban haciendo de geógrafos los capitanes de ingenieros, don Bernardo Lecoge y Alexandro Elloi Portela, y de astrónomos el alférez de navío don Joachin Vicente Varela y el doctor Joseph Saldaña, llevando por su escolta y servicio, 12 dragones, 6 peones y 1 práctico. En la segunda, fueron en persona los mismos jefes o comisarios, de astrónomos el capitán de artillería Joachin Feliz da Fonseca Manço y el alférez de navío don Juan Joseph Varela, y de geógrafos el teniente de ingenieros Francisco das Llagas Santos, y el alférez don Joseph María Cabrer.

Escoltados así mismo de suficiente número de soldados y peones, dieron la vela el 5 de diciembre y se dirigieron al sur, costeando la playa de la laguna, hasta conseguir enlazar sus operaciones en la barra del Cebollaty con las del verano anterior.

En esta segunda salida, se observó la misma conducta, el mismo proceder y prolijidad en los trabajos que expusimos, de la primera, y así no hay para que detenernos en su explicación. […]

Sobre la punta N del Cebollaty, se halla recostada una isleta de que dista 2 millas al ángulo de 10° NO el pequeño arroyo de *Ayala* en 33° 6' 37” de latitud y viene de unas lomas cerca del Parado, como 3 leguas al ONO dejando un lago de corta entidad en el intermedio.

De su barra 5 millas cortas al N 64° E está la punta nombrada de Quiroga, y de ella otras 2½ al N 6° E, la boca del Sarandy, arroyo compuesto de dos gajos que nacen de unos pantanos contra el Tacuary, 5 leguas al N 32° O. […]

Capítulo VIII

Viaje de la segunda subdivisión española al pueblo de S. Borja de las misiones del Uruguay, y de allí al de la Candelaria, unida con la subdivisión portuguesa.

Los trabajos ulteriores de la demarcación exigían la traslación de las partidas hacia las cabeceras del Río Negro, y el paso de Beca o del sangradero de Merín que se pone impracticable desde las primeras lluvias, instaba a no perder los favorables instantes de la estación; mas el gobernador de Río Grande que se haba bien en las inmediaciones de la villa, solo convino en transferir su campamento al arroyo Piratiny.

En este concepto se pusieron en marcha todas las subdivisiones con diferencia de algunos días para no agolparse juntas al referido paso de San Gonzalo: la 1ª española, el 6 de febrero de 1786 la 2ª, el 13, y los portugueses, el 20 de dicho mes. […]

Sobre las márgenes de estos arroyos habitaban seis u ocho tolderías de indios minuanos, resto de la antigua nación de este nombre, que de tiempo de la conquista se extendía y dominaba los Campos de Vera, que son los septentrionales al Río de la Plata; y que desde entonces se ha mantenido en la independencia, sin haber querido recibir la luz de la Fe.

Hasta estos últimos tiempos los toleraron los vecinos de Montevideo y Maldonado en sus inmediaciones, y aun los minuanos les servían de algún alivio en los trabajos de las estancias; pero habiéndoseles agregado después algunos delincuentes y facinerosos, gente toda de casta y perversa, los corrompieron y acostumbraron a las raterías, violencias y otros desórdenes, que cometían a cada paso contra las caminantes; de forma que se vieron en la necesidad de perseguirlos de mano armada, hasta conseguir desalojarlos de aquellas comarcas, y se acogieron en estas, donde viven en el día, no con mucha enmienda de aquellos vicios.

Cada una de dichas tolderías se compone como de 50 personas de uno y otro sexo, las cuales obedecen y se dirigen por las órdenes de un indio principal que llaman cacique. Los caciques están amas de esto subordinados y siguen la voz de otro de mayor fama que hace cabeza, el que en la actualidad era un tal "*Miguel Ayala*", hijo natural de un vecino antiguo de Santiago del Estero llamado "*viejo Zapata*", de quien ya dijimos que moró largo tiempo hacia aquel pequeño arroyo que lleva su nombre, y desagua en la Laguna de Merín. Parece no obstante, que esta subordinación de los caciques se limita a solo los casos en que se trata de la común defensa, o de vengar algún agravio general, y a este fin se juntan con gran facilidad, pasando la noticia de alarma de unos toldos a otros en breves instantes por medio de los fuegos o humos. [...] (ALVEAR)

A importância de Don Miguel de Ayala, chamado também de Don Miguel de Caray (Caraí significa cacique geral) motivou a criação, em 29.09.1983 de uma ordem que foi batizada com o seu nome e que objetiva preservar e cultuar sua memória além de reverenciar o seu anjo da guarda – o Arcanjo S. Miguel.

REAL ORDEM DE DOM MIGUEL DE CARAY

> Real Orden de Don Miguel de Caray, Rey de los Minuanos y Charruas, fundada el 29.09.1893, Fecha Onomástica del Rey Don Miguel de Ayala y Caray, en la Belén [Uruguay], tiene y continua teniendo los objetivos de preservar y reverenciar la memoria del último soberano de los Minuanos y Charruas, y rendir culto debido a Su Santo Patrón, el Arcángel San Miguel "*Príncipe de las Milicias Celestes*". (BONARIA)

Às 13h50, adentramos na Laguna Guacha e o Norberto, apesar da beleza da paisagem, arvoredo vigoroso, praias imaculadas, das excelentes condições para se montar um acampamento e local seguro para a ancoragem do veleiro "*Corais*", resolveu aportar, mais adiante, nas proximidades da Foz do Arroyo Cebollati.

Nas minhas infindas jornadas amazônicas (11.339 quilômetros) aprendi que o velho ditado – "*mais vale um pássaro na mão do que dois voando*" – "*cai como uma luva*" para a escolha de um bom local para o pernoite.

Às 15h10, depois de buscarmos insistentemente um local adequado para estacionar, aportamos no extremo Norte da Ponta Cebollati onde acampamos depois de percorrer 50,6 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Parcial = 248,0 km.
- ✧ Total Parcial = 597,1 km.

Ponta Cebollati – Arroio Pelotas (24.03.2016)

A Presidente sabe que lhe restam poucas saídas, que a guerra está acabando e que uma onda ainda maior de delações, documentos, recibos e provas mostrando os ilícitos de sua gestão está a caminho, colocando uma pá de cal definitiva nas pretensões dela e de sua legenda de se manter no poder. [...]
(Carlos José Marques – Revista IstoÉ, São Paulo, SP, 24.03.2016)

Acordamos cedo e fiquei aguardando a penumbra lentamente se dissipar. Partimos, às 06h00, antes de alvorecer.

Litania das Horas Mortas
(Alberto Francisco da Costa e Silva)

Por estas horas de silêncio e solidão,
Eu gosto de ficar só com o meu coração.

É nestas horas de prazer quase divino
Que eu me sinto feliz com o meu próprio destino.

Por estas horas é que a cisma me conduz
Por estradas de treva e caminhos de luz. [...]

Por estas horas, quando a sombra estende os véus,
A fé me leva além dos mais remotos céus. [...]

É nestas horas, quando o espírito descansa,
Que me depões na fronte o teu beijo, Esperança! [...]

Por estas horas é que eu gosto de sonhar,
Para ter ilusões brancas como o luar.

É nestas horas de mistério e beatitude
Que a Glória me fascina e a Poesia me ilude.

Por estas horas de tranquila e doce paz,
Quanta serenidade o espírito me traz! [...]

Por estas horas, a minh'alma anseia por
Teu encanto, Ventura! e teu engano, Amor!

É nestas horas de tristeza e esquecimento
Que eu gosto de ficar só com o meu pensamento. [...]

É nestas horas que, como um eco profundo,
Repercute no meu o coração do mundo.

Por estas horas transitórias e imortais
Se desvanecem minhas dúvidas fatais.

É nestas horas de harmonia indefinida
Que eu tento decifrar o teu enigma, Vida!

A brisa suave, a serenidade dos elementos, a Lagoa espelhada e acolhedora tudo favorecia a navegação. Gosto de navegar curtindo a natureza que me cerca acompanhado de longe pelo Grande Arquiteto do Universo.

Saindo antes do amanhecer tenho a rara oportunidade de me entranhar nos sutis meandros aquáticos e imergir literalmente no momento mágico que é o despertar de um novo dia.

A uniformidade da flora vai lentamente ganhando novos contrastes, novas cores, novas luzes, numa invulgar explosão que apresenta sem pressa a pujança extrema da biodiversidade marginal. A fauna preguiçosa acordava entoando uma ode maravilhosa sob a batuta do astro rei. Tons diversificados, emitidos pelas mais diversas gargantas, irmanadas numa concerto único. Meu coração e minha mente seguiam a par e passo cada palavra, cada estrofe da "*Litania das Horas Mortas*" do Príncipe dos Poetas Piauienses e autor da letra do Hino do Piauí Alberto Francisco da C. e Silva.

Depois de percorrer 12,5 km, passamos pela Ponta Magra às 07h40. Aportamos, às 09h30, para uma parada de 30 minutos, na Baía Magra no mesmo local onde acampáramos no dia 02.01.2015. Passamos pela Ponta Pelotas, às 10h20, onde aportei para uma rápida sessão de fotos.

Paramos para acampar na Foz do aprazível Arroyo Pelotas, às 13h00, depois de rebocar, a braço, o veleiro Corais sobre um enorme banco de areia. Montamos com tranquilidade o acampamento e depois do almoço sai para fotografar os arredores.

Durante a madrugada apenas uma brisa suave embalava docemente a vegetação. Acordei e aproveitei para passear pelas cercanias sob um céu maravilhosamente estrelado. Na margem oposta, as luzes vermelhas do enorme Parque Eólico piscavam ininterruptamente do Chuí para o Norte, um belo espetáculo, proporcionado por uma engenharia de ponta, em total harmonia com o meio ambiente. Tinha percorrido, neste dia, 37,9 km.

- 1° Perna Total = 349,1 km.
- 2° Perna Parcial = 285,9 km.
- Total Parcial = 635,0 km.

Arroyo Pelotas – SVP (25 a 27.03.2016)

Presidente da Riachuelo [...] defende que o empresariado do país precisa "sair da toca" sobre suas posições políticas para garantir uma guinada liberal no Brasil – caminho que, na sua avaliação, poderia tirar o país da crise. Rocha foi um dos primeiros empresários brasileiros a se posicionar abertamente a favor da saída de Dilma Rousseff da Presidência [...]. (Ruth Costas – BBC Brasil, São Paulo, SP, 25.03.2016)

"O processo de impeachment é perfeitamente constitucional", disse Francisco Rezek. Não há petista branco, negro ou Rosinha que, da boca para dentro, ignore este fato. (Felipe Moura Brasil – Revista Veja, São Paulo, SP, 26.03.2016)

A ordem é abrir o cofre, atender os aliados fiéis, desalojar os "traidores" e dividir o PMDB, que na terça-feira deve oficializar o divórcio do governo. Na estratégia do "tudo ou nada", Dilma partiu para o varejo das negociações políticas, virou uma espécie de "ouvidora" dos insatisfeitos, coisa que sempre abominou, e montou um gabinete de crise permanente. (Vera Rosa – Revista Exame, Brasília, DF, 27.03.2016)

Partimos da Foz do Arroyo Pelotas, às 06h20, com brisa suave de até 2 nós de proa. Às 07h40 parei rapidamente na Foz do Arroyo San Luis para colocar uma capa e a saia no caiaque. Os ventos de SE haviam passado dos 10 nós e a friagem me incomodava. Tive de picar a voga para atingir a Foz do Arroyo San Miguel, os ventos aumentaram para 18 nós. Às 09h40, chegamos à Foz, documentei a conclusão da 2° Perna da Jornada e aproamos para a Ponta do Paraguaio onde aportei às 10h45. Liguei para o Sr. Mauro que informou que contaríamos com apoio da turma do Grupo Jet de Santa Vitória do Palmar (SVP).

Os ventos de SE tinham ultrapassado os 20 nós (36 km/h) gerando ondas de mais de um metro e três Marias de 1,5 m que golpeavam a bochecha de Boreste com violência. Aportei às 12h50 no Porto de SVP onde já me aguardava o Norberto. O empresário Gustavo Rodrigues Gonzalez chegou logo em seguida e, tendo em vista o tamanho do veleiro, foi até o Chuí buscar um reboque maior de outro membro do Grupo Jet de SVP o Sr. Carlos Moreira Cabreira, proprietário do Posto

Megapetro Chuí. Os dois ajudaram a embarcar o veleiro e o caiaque e nos conduziram até a residência dos pais do Gustavo, Sr. Ulisses Rodrigues Gonzalez e sua querida esposa Nádima onde fomos gentilmente hospedados.

Depois de um revigorante banho quente, um lauto almoço, que tinha como "*pièce de résistance*" enormes camarões (só então lembrei que era semana Santa) os novos e extremamente gentis amigos nos convidaram a visitar o Balneário de Hermenegildo e a cidade de Santa Vitória do Palmar com direito, no final da jornada, a degustar um sorvete caseiro.

Retornamos à residência dos Gonzalez e ficamos conversando até às 22h00 quando nos recolhemos. A previsão de mau tempo para o final de semana forçaram-nos a permanecer na hospitaleira cidade. Nos dias seguintes, sábado – 26 e domingo – 27, fizemos um tour pelo Chuí, com direito a conhecer e documentar o Extremo Meridional do País – a Curva da Baleia no Arroio Chuí, o Farol da Barra do Chuí, a cidade de Chuí e o balneário de Hermenegildo além de um excelente churrasco patrocinado pelo Gustavo. Uma recepção inimaginável para dois humildes navegadores.

Sistematicamente, pessoas menos esclarecidas referem-se de maneira equivocada a dois Pontos Extremos do País, um deles é o do Norte – a nascente do Rio Ailã, no Monte Caburaí, em Roraima, assim apontado desde 1931, que ainda teimam erroneamente em designar como sendo a Foz do Rio Oiapoque.

O outro é o do Sul – a Curva da Baleia no Arroio Chuí, assim determinado desde os idos 1851, que ainda citam como sendo a Foz do Arroio Chuí.

Quando muito poderíamos afirmar que a Foz do Chuí é o Extremo Sul de litoral brasileiro já que o Ponto Extremo Norte de nosso litoral é o Cabo Orange, no Amapá, embora o litoral ainda eu estenda por mais uns 50 quilômetros, rumo SSO, até a Foz do Rio Oiapoque. Há uma distância de quase 27 km entre as Latitudes do Ponto Extremo do Cabo Orange e a Foz do Rio Oiapoque.

Tinha percorrido até SVP 36,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ Total Parcial = 671,3 km.

Relato Pretérito – Arroio São Miguel

Auguste de Saint-Hilaire (1820)

SÃO MIGUEL, 2 de outubro (1820). – Estive herborizando hoje, na Serra de São Miguel, e fiquei sobremaneira satisfeito com essa excursão. Depois de São Paulo, ainda não havia feito tão boa jornada. Entre as plantas que encontrei, um grande número pertence à flora europeia e, embora tenha eu percorrido lugares secos e descobertos, as plantas recolhidas são, em geral, tenras e de consistência mole.

Em torno do Fortim, onde o terreno é um pouco úmido, a erva se mostra bem verde, e aí crescem muitos arbustos. Mais longe, o terreno é seco; os arbustos rareiam e, por toda parte, veem-se pedras volumosas. A serra é estreita; sua altura é a de uma colina comum e apresenta cimos arredondados, interrompidos em muitos lugares. Fui acompanhado, neste passeio, por Firmiano e de um homem a pé, por que não é desta Capitania.

O morro da Vigia, aproximadamente a uma légua do Fortim, considerado o ponto mais elevado da serra, foi o termo de nosso passeio. Neste momento pode-se avistar o Fortim, as barracas, os soldados, a estância de Ângelo Núnez, uma imensa extensão de campos e o Rio São Miguel, que descreve mil voltas na planície.

Pelo que me disseram o Capitão das guerrilhas e Ângelo Núñez, esse Rio [Arroio São Miguel] nasce no Lago dos Oulmaês, perto de Angustura, que constitui os novos limites da Capitania.

Atravessa, primeiro, terrenos pantanosos, desenha mil voltas, forma uma ilha, passa aqui e vai lançar-se na Mirim, no Pontal de São Miguel, que fica à extremidade desse Lago, e onde podem ancorar iates.

De São Miguel à Lagoa, contam-se duas e meia léguas em linha reta. No inverno, os iates chegam até aqui, mas no verão ficam retidos à embocadura do Rio, pelas areias e uma enorme quantidade de aguapé [Pontedina]. Pescam-se, no Rio São Miguel, várias espécies de peixes, tais como pintados, jundiás e traíras.

Deixando o morro da Vigia, seguimos o caminho que vai de São Miguel à guarda de Canhada-Chica, onde estão alguns homens. Chegados à altura da estância de Ângelo Núñez, recomeçamos a atravessar os campos, e nos dirigimos para ela. Ângelo Núñez era, antes da guerra, o proprietário mais rico da região, mas tendo sido igualmente maltratado por espanhóis e portugueses, está atualmente quase arruinado.

Sob o pretexto de que tomara o partido dos seus compatriotas, seus vizinhos portugueses caíram-lhe sobre as terras, pilhando reses e até os móveis de sua casa.

Uma das maiores injustiças que cometeram os portugueses, nessa guerra, foi a de terem considerado como crime de rebelião a resistência dos espanhóis. Os portugueses não agiam como aliados do Rei de Espanha; apossavam-se por conta própria do território de seus vizinhos e, consequentemente, era muito natural que estes se defendessem. Podiam ser tratados como inimigos, mas como rebeldes nunca.

De qualquer sorte, o Conde de Figueira veio ainda agravar a situação do infeliz Ângelo Núñez apoderando-se, em nome do Rei, do terreno onde estava situada a estância do espanhol. A intenção do Conde é de fundar, aí, uma Aldeia, e não se lhe pode negar que, sob vários aspectos, o local foi bem escolhido.

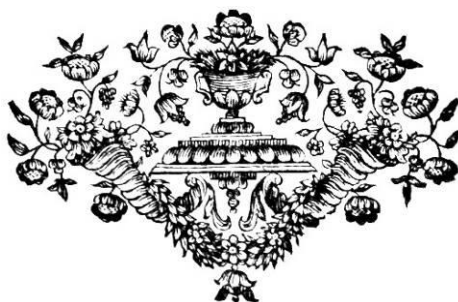
Os agricultores dos arredores daqui estão muito distantes de Capilha, para recorrerem ao Capelão que aí reside e, por conseguinte, se torna necessário construir outra igreja na península, se não se quiser ver grande parte da população perder toda a noção de religião e moral.

É igualmente bom porque, sem precisar do Rio Grande, podem sortir-se de mercadorias que lhe são necessárias, e encontrar alguns trabalhadores na vizinhança.

Numa região onde há bastante dinheiro, é preciso, a bem do comércio, proporcionar aos habitantes o meio de gastá-lo. O lugar escolhido pelo Conde para formar uma Aldeia oferece aprazível planície, cercada de colinas. É protegido pelo Fortim; não dista mais do que meia légua do Rio São Miguel, onde os iates podem chegar na estação chuvosa, nem fica mais de duas léguas e meia do pontal de São Miguel, onde se lança este mesmo Rio, que forma a extremidade da Mirim.

A aldeia ficaria sem dúvida melhor, no próprio pontal, ou às margens dor Rio São Miguel, onde passei para chegar ao Fortim, mas não puderam pensar nesses dois pontos, porquanto no inverno as águas pluviais alagam os terrenos. O local preferido pelo Conde já apresentava o inconveniente da excessiva umidade, além de outros, tais como: as águas não são potáveis e na vizinhança não se encontram outros bosques senão os que margeiam o Rio São Miguel, cuja madeira não é aproveitável para construção; mas qualquer que fosse o lugar escolhido, de Capilha até aqui, é incontestável, careceria igualmente de madeira.

Os moradores da vizinhança dizem que esta região não é bastante povoada para que a aldeia possa constituir-se dentro de poucos anos, e acrescentam que as pessoas que já procuraram terras para aí construir suas casas, sendo extremamente pobres, só podem, realmente, ter intenção de revendê-las.

Entretanto, estou convencido de que, se for construída uma igreja nesse lugar e se trouxerem um Padre, os estancieiros dos arredores aí construirão, em breve, habitações, para poderem passar os domingos e os dias de festa e, portanto, aí, se estabelecerão, dentro de pouco tempo, tavernas e, em seguida, operários e mercadores. Pretendem dar à nova aldeia o nome de Castelo Branco, que é o sobrenome do Conde. (HILAIRE)

Jornada Patriótica – 3ª Perna

S. Vitória do Palmar – Veleiros Saldanha da Gama

Lagoa Mirim

(Jilnei Brasil Rodrigues)

O embalar das tuas águas
Murmurantes e tão calmas
São restos de lágrimas
De muitas restingas.

De arroios e sangas
Para o Leste andantes
São às vezes saudades
De verões do passado.

Deixadas em remanso
Por ventos passantes.

O azul do teu céu
Enfeitado de aves
Que revoam e cantam
Na tarde cadente. [...]

S. Vitória do Palmar – Ponta Canoa (28.03.2016)

Felicíssima Páscoa

(Felipe Moura Brasil)

Coelhinho da Páscoa
Que trazes pra mim?

A queda da Dilma
E do Lula, enfim.

Coelhinho da Páscoa
Pra onde ele vai?
Direto pra cela do amigo Bumlai…

(Revista Veja, São Paulo, SP, 28.03.2016)

Na noite de ontem (27.03.2016), disse ao caro amigo Gustavo Rodrigues Gonzalez que precisávamos partir cedo na manhã seguinte, pois, a jornada até a Ponta Canoa era muito longa e que, se as condições meteorológicas previstas realmente se concretizassem, levaríamos em torno de dez horas para chegar ao nosso destino. Como o Sol nascia às 06h44 e se punha às 18h38 e não podíamos contar com a luz da Lua, que só surgiria às 22h00, era importante partir logo após a alvorada, pois precisávamos contar com certa margem de segurança para possíveis contratempos, montagem do acampamento, preparação do rancho e banho.

Era necessário transportar as embarcações, de madrugada, até o Porto, montar o mastro do veleiro e aparelhar o "*Corais*" e o "*Argo II*". Ao mostrar ao Gustavo, no GPS, que distância da residência dos seus pais até a Ponta Canoa era de 51,0 km "*em linha reta*", o amigo ponderou que a casa ficava a 6,3 km do Porto de SVP "*em linha reta*", e que, em consequência, nosso trajeto poderia ser um pouco inferior aos 51,0 km.

A questão consistia, então, apenas em verificar a diferença entre as Latitudes do Porto e da morada dos progenitores do Gustavo – a Latitude do Porto foi determinada como sendo de 33°29'55" O e a Latitude da casa dos Gonzalez de 33°30'57" O.

Como cada grau corresponde a 111,12 km, e cada minuto (milha náutica) a 1.852 m e cada segundo a 30,87 m e considerando que as diferenças entre as Latitudes dos dois pontos (Porto e Residência dos Gonzalez) era igual à 01'02", calculamos que a distância entre essas Latitudes era de 1.913,74 m (aproximadamente 2 km), encurtando, portanto nosso percurso para uns 49 km "*em linha reta*".

Ao contornarmos uma margem como a de Santa Vitória à Ponta Canoa esta distância linear sofre um acréscimo de 6 a 8%, uma previsão de 51,94 a 52,92 km – uma longa marcha, portanto, a empreender. O Gustavo chegou pontualmente, como combináramos, às 04h00, e, às 04h30, ele e o Renato (caseiro da residência dos Gonzáles e amigo da família, mais conhecido na cidade como Maçã) nos levaram até o Porto de Santa Vitória do Palmar onde encontramos o grande parceiro Carlos Moreira Cabreira. Os formidáveis companheiros nos ajudaram a aparelhar o veleiro e largamos, exatamente às 07h00, levando muita saudade no coração e guardando eternamente caras lembranças na garupa da memória.

A costa entre SVP e a Ponta dos Afogados não apresenta muitos atrativos e é, sem sombra de dúvida, a mais pobre em belezas cênicas, flora e fauna de toda a Mirim. Fiz duas paradas para me hidratar, uma delas à 300 m da margem, e, outra, às 13h00, quando chegamos à Ponta Sul da Ilha dos Afogados. Abandonamos a ideia de o Norberto conhecer o belo Arroio dos Afogados em virtude dos enormes bancos de areia que bloqueavam o acesso do veleiro pelo Sul e contornamos, então, a Ilha pela margem Oeste. Às 16h15, aportamos na baía da Ponta Canoa (33°03’44,8” S / 53°19’22,9” O). Montamos acampamento, debaixo de uma garoa fina e fria, contatei os familiares do alto de um cômoro de onde avistei rastros e dejetos recentes de capivaras adultas. Percorrêramos 52,7 km com ventos fracos de SO.

- 1° Perna Total = 349,1 km.
- 2° Perna Total = 322,2 km.
- 3° Perna Parcial = 52,7 km.
- Total Parcial = 724,0 km.

Ponta Canoa – Ponta Santiago (29.03.2016)

Lula e Dilma resolveram pintar dois Brasis que não existem em recentes entrevistas à imprensa internacional. [...] a imprensa gringa não comprou nem o "golpe de Dilma" nem o "país das maravilhas" de Lula. A "The Economist" pediu a renúncia da Presidente em sua capa. (Vera Magalhães – Revista Veja, São Paulo, SP, 29.03.2016)

Partimos às 07h00, aproados para NE, totalmente recuperados, pois a madrugada anterior, em Santa Vitória do Palmar, tinha sido muito curta. A partir das 09h00, alterei o rumo da rota original, buscando a segurança da costa, girando a proa para Boreste enfrentando ondas de popa de quase 2 m.

Redobrei a atenção na aproximação da margem, as ondas quebravam perigosamente e tive de evitar que levantassem, por demais, a popa e enterrassem a proa no leito da Lagoa provocando um naufrágio. Embora os ventos de SE não ultrapassassem os 6 nós, o seu alinhamento com nossa rota e os enormes bancos de areia da Baía Canoa faziam com que as mesmas aumentassem desproporcionalmente. Aportei para descansar às 10h20, e, depois, fui acompanhando a costa rasa protegido pelos bancos marginais admirando a incrível avifauna local.

Grandes bandos de gordos capororocas cortavam os ares, adejando "*contra o vento e a favor do tempo*", agrupados na sua característica formação em "V", estratégia que lhes permite além de poupar energia proteger-se de possíveis predadores.

As majestosas aves voavam leves e sem esforço exibindo suas alvacentas plumas planando sobre o magnífico "*espelho da Terra*".

Volta e meia, um bando mais corajoso sobrevoava o "*Argo II*" fitando-me com curiosidade antes de amerrissar, logo adiante, usando as asas como freio e esticando as patas sobre a superfície d'água esquiando graciosamente sobre Lagoa.

Avistei o Norberto ao longe, desembarcado no meio da Lagoa, soube, mais tarde, que o veleiro fora inundado pelas grandes ondas e ele parara no enorme Banco do Taquari para bombear a água do porão e convés. Fotografei e filmei, pela primeira vez, um grupo de quatro belos e serenos flamingos-de-james (Phoenicoparrus jamesi). Seus curiosos e característicos bicos encurvados possuem uma franja interna de minúsculas hastes que lhes permite filtrar a água e o lodo retendo apenas pequenos organismos.

Aportamos na Ponta Santiago, às 14h12, e montamos o acampamento. Como não havia previsão de ventos fortes não buscamos abrigo na Baía "*Caldeirinha*" o que nos economizou alguns quilômetros de percurso. Estava limpando alguns peixes quando uma pequena garça boiadeira (Bubulcus ibis) pousou no caiaque e, depois de ficar observando-me durante algum tempo, foi se aproximando, cautelosamente, para comer alguns bocados que eu lhe atirava.

Fui, progressivamente, diminuindo a distância do arremesso dos petiscos até que o dócil e elegante animal veio, por fim, comer diretamente na minha mão. Tínhamos percorrido 41,6 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Parcial = 94,3 km.
- ✧ Total Parcial = 765,6 km.

P. Santiago – Canal do Curral Alto (30.03.2016)

Jaques Wagner admitiu que o governo está fazendo leilão de cargos para impedir o impeachment, que ele voltou a chamar de "golpe". [...] Trata-se de mais um crime de responsabilidade da Presidente Dilma.
Aliás, ela os vem acumulando.
(Reinaldo Azevedo – Revista Veja, São Paulo, SP, 30.03.2016)

Às 07h00, partimos da Ponta Santiago aproados para uma árvore isolada na costa oposta, a uns 14 km de distância, que mal e mal se vislumbrava no horizonte.

Às 09h00, aportamos para reverenciar a centenária e querida amiga. Considero esta figueira como a mais admirável e emblemática de toda a Lagoa Mirim.

Este formidável monumento arbóreo permanece vivo e belo apesar de ter sido rudemente açoitado pelos ventos e pelas águas, o sólido tronco foi despedaçado por algum malévolo ciclone de outrora e as vagas "*pesadas batendo no frouxo areal*" foram-lhe solapando os torrões que a sustentavam roendo suas rijas raízes tombando-a, mas esta valorosa Valquíria continuou lutando e apoiada nos seus rijos galhos sobrevive galhardamente – uma imagem inspiradora para um sexagenário e atrevido Argonauta.

Galo de Rinha
(Jayme Caetano Braun)

[...] E ao te ver morrer peleando
No teu destino cruel.
Sem dar nem pedir quartel.
Rude gaúcho emplumado.

Meio triste, encabulado,
Mil vezes me perguntei
Por que é que não me boleei
Pra morrer no teu costado?

Porque na rinha da vida
Já me bastava um empate!
Pois cheguei no arremate
Batido, sem bico e torto.

E só me resta o conforto
Como a ti, Galo de Rinha
Que se alguém dobrar-me a espinha
Há de ser depois de morto!

Carioca de Nascimento e Gaúcho de Coração!

A austera e inabalável figueira trouxe-me à memória a imagem de meu querido e saudoso pai, meu "*Norte*", meu "*Eterno e Inspirado Mestre*" – o velho Cassiano, um carioca de nascimento que, logo que plantou os pés neste torrão sagrado de Sepé, teve sua alma arrebatada por uma formosa gauchinha chamada Maria, minha mãe, pela cultura e hospitalidade campesina convertendo-se em um gaúcho de coração.

No meu aniversário de oito anos, em Rosário do Sul, meu pai me presenteou com o livro "*De Fogão em Fogão*" de Jayme Caetano Braun. Li encantado cada verso, cada estrofe, cada poema, procurando sorver os ensinamentos do Jayme que, através de sua gaudéria poesia, mostrava-me a beleza da vida campeira, a altivez dos gaúchos, nossa história e tradições e outras tantas maravilhas de minha amada Querência. Desde então a poesia do maior "*Payador*" de todos os tempos acompanha-me no dia-a-dia lembrando minhas origens e minha afeição "*eterna*" por este pago abençoado.

Meu Verso
(Jayme Caetano Braun)

[...] E um dia quando souberes
Que este gaúcho morreu,
Nalgum livro serás eu
E nesse novo viver
Eu somente quero ser
A mais apagada imagem
Deste Rio Grande selvagem
Que até morto hei de querer!

Inspirado nos versos do "*Payador*", eu pretendia colocar no logotipo do projeto "*Desafiando o Rio Mar*" a imagem de um "*Galo de Rinha*", minha poesia preferida. Nos dias de hoje, porém, a homenagem podia ser mal interpretado pelos adeptos do "*politicamente correto*". O símbolo pretendia mostrar a garra do "*guasca vestido de penas*" e não desejava, absolutamente, fazer apologia às bárbaras rinhas. Identifico-me, por demais, com as últimas estrofes do "*Galo de Rinha*", acho que ela tem uma energia e uma mensagem muito especial que eu gostaria que fizessem parte de meu projeto. Às 12h30, adentramos no Arroio Del Rey para fotografar o mastro do Itaqui e às 14h00, aportamos para o pernoite no Canal do Anselmo ou Curral Alto. Pesquei alguns peixes para o almoço, atraindo-os com a espuma do sabão. Quando nos banhávamos estes ávidos animaizinhos pecilotermos beliscavam nossa pele em busca de alimento.

As Trevas
(Castro Alves)

[...] E tudo... tudo as trevas envolviam.
As frontes ao clarão da luz doente
Tinham do inferno o aspecto... quando às vezes
As faíscas das chamas borrifavam-nas. [...]

Deitamos cedo, da barraca eu admirava extasiado o pôr-do-sol na Lagoa. Em primeiro plano a pequena fogueira crepitava e as faíscas das chamas ganhavam os céus contagiadas pelo belo crepúsculo. Nosso humilde lume, qual funérea pira emprestava um toque melancólico à magnífica paisagem.

À noite, cansado e sonolento, ao revisar e excluir as fotos ruins da minha máquina fotográfica optei, acidentalmente, pela deleção de "*TODAS*" elas.

O meu caro amigo Sargento Cláudio Cesar Carvalho de Carvalho conseguiu, mais tarde, recuperar parte delas. Perdi, porém, algumas fotos e filmes importantes como a dos flamingos voando e a garcinha boiadeira comendo na minha mão que tirara nestes três últimos dias.

Felizmente meu caro amigo Gustavo, de Santa Vitória do Palmar, tinha salvo todas as fotos da 1° e 2° Pernas no computador de sua mãe, Sr.ª Nádima. Percorrêramos 41,2 km com ventos suaves e céu nublado.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Parcial = 135,5 km.
- ✧ Total Parcial = 806,8 km.

Curral Alto – Arroio Aguirre, Capilla (31.03.2016)

O dirigente de um dos principais partidos no Congresso Nacional avaliou que a Presidente Dilma Rousseff pode dar como certa a sua queda caso o ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva continue mostrando desânimo e dúvidas sobre a possibilidade de derrotar o impeachment. (Mônica Bergamo – Folha de S. Paulo, São Paulo, SP, 31.03.2016)

I Circunavegação dos Mares de Dentro
Jornada Patriótica

Recebi centenas de e-mails e mensagens nas redes sociais indagando sobre a origem do nome de nossa Expedição – Jornada Patriótica. Fiz um necessário suspense até a data de hoje – data magna da Revolução Redentora de 31.03.1964 – para revelar, finalmente, que o nome faz uma dupla homenagem, reverenciando, hoje, a atitude dos jovens e heroicos juízes, capitaneados pelo Dr. Sérgio Moro e aos heróis civis e militares de outrora que combateram os sicários terroristas, traidores da Pátria. A Operação "*Lava a Jato*", desencadeada pela Polícia Federal, está prendendo hoje, dentre outros celerados, os mesmos "*inocentes*" cidadãos que se diziam "*injustamente perseguidos*" pelo regime militar.

Os jovens e destemidos juízes hodiernos estão dando mostras gabais aos vetustos membros do STF, de fala mansa, "*discursos lindos e palavras vãs*", de que não se submetem a conchavos políticos e pressões de qualquer espécie.

Nossos denodados combatentes das Forças Amadas enfrentaram naquela época uma escória mercenária que, a soldo de potências alienígenas, tentavam implantar no Brasil uma "*República Sindicalista*" e não titubeavam em assaltar, sequestar, matar e mutilar vítimas inocentes. Os mesmos celerados que hoje se autointitulam "*defensores da democracia*", facínoras que ao serem vencidos pelas armas das forças legais dominaram os meios de comunicação, aliciaram os formadores de opinião nas áreas da sociologia, história e filosofia e adulteraram criminosamente nosso passado.

Reproduzimos, na íntegra, texto relativo ao Contragolpe de 31 de março assinado pelo General de Brigada Paulo Chagas e pelo General de Brigada Rocha Paiva;

Há 52 anos!

Um fato histórico não pode ser apagado da memória da Pátria, muito menos da memória dos que o protagonizaram e dos que herdaram, institucionalmente, a responsabilidade e os ensinamentos dele decorrentes.

Vivemos, no momento atual, mais do que em qualquer outro, a necessidade de repensar o Brasil e de voltarmos os olhos para março de 1964 e fazer valer as lições aprendidas, apanágio da profissão que escolhemos pela vocação do amor à Pátria.

As circunstâncias, hoje, são outras e só o são porque, no período que sucedeu a Revolução, as instituições que a promoveram não fugiram do dever de assumir o caos e de transformá-lo em ordem e progresso, conforme propõe o lema republicano, desde o advento do regime, em meio a sucessivas crises político-militares, que mantinham em suspensão os escombros da implosão súbita do Império.

Vivenciamos outra vez o caos político e econômico, agravado por um descalabro moral e ético jamais visto na história. O povo brasileiro, deixado à mercê de sua vontade, mas, "*deseducado e iludido, elegeu uma classe política absurdamente corrupta, irresponsável e despreparada*".

E "*de repente, diante do caos, cresce o desejo de mudar esse cenário e muitos pedem que retornemos ao passado e limpemos o chiqueiro*".

Esta atitude é o testemunho incontestável do choque com a realidade e da desilusão que contamina todos os níveis da sociedade minimamente informada e que atesta, em regime de sofrimento e de falta de perspectivas, o quanto devemos aos heróis de 1964 que, abraçados aos interesses da Pátria, em meio às ameaças da Guerra Fria, espremidos entre dois poderosos blocos antagônicos, souberam interpretar a vontade nacional, identificar o perigo e tomar a iniciativa para neutralizá-lo. É nesse contesto que devemos rememorar e enaltecer o contragolpe de 31 de março de 1964.

No início dos anos 60, o Brasil não tinha instituições maduras e fortes para sustentar a democracia, abalada por sucessivas crises político-militares. O progresso não proporcionava as necessidades básicas da maioria da população, o que facilitou a ocupação de espaços importantes pela esquerda radical infiltrada em sindicatos, no meio acadêmico, na mídia, nos órgãos de governo, na Igreja e até nas Forças Armadas. A situação político-social prenunciava um conflito com potencial para desaguar numa guerra civil de cunho revolucionário. Luiz Carlos Prestes, declarara que seu partido já tinha o governo e só lhe faltava o poder.

Em 13.03.64, o Presidente João Goulart radicalizou o discurso, tentando, na lei ou na marra, intimidar as instituições, inclusive o Legislativo, visando aprovar medidas populistas e angariar o apoio ou a neutralidade da população face ao golpe em curso. A quebra da hierarquia e da disciplina nas FFAA reforçava a crença na vitória. Jango juntara-se ao golpe comunista e os setores do governo, sindicatos e partidos de esquerda articulavam-se para implantar aqui uma República Sindicalista, pela qual o país ingressaria no bloco comunista, seguindo os passos de Cuba.

O "*31 de Março*" foi o desfecho de um movimento civil-militar que mobilizou toda nação e impulsionou as FFAA, sem dar condição de reação a um governo que perdera a autoridade moral e o respeito da nação. A Folha de São Paulo, de 27 de março de 1964 publicou: "*Até quando as forças responsáveis deste país, as que encarnam os ideais e os princípios da democracia, assistirão passivamente ao sistemático, obstinado e agora já claramente declarado empenho capitaneado pelo Presidente de República de destruir as instituições democráticas?*". Nos dias subsequentes, milhões de cidadãos comemoraram a vitória da democracia em todos os estados da Federação, como registrou a mídia em âmbito nacional.

O insucesso da via pacífica levou, no entanto, a esquerda radical a deflagrar a luta armada. O Brasil, ao cortar o mal na raiz, escapou do destino infeliz que lhe desejavam os mesmos que hoje ocupam o poder pela via da mentira e da exploração das próprias vulnerabilidades da democracia.

Em 21 anos de regime militar, foram cerca de 500 mortos em confrontos nas áreas urbanas e rurais, sendo 400 militantes da esquerda armada aos quais, seguindo o exemplo magnânimo de Caxias, pediremos o perdão e o consolo divino, amanhã, na missa em memória dos mortos na luta armada. Um alto custo para poucos, mas muito baixo se comparado ao da impunidade e da criminalidade que hoje nos intimida. É hipocrisia a condenação dos governos militares por excessos na reação à luta armada, feita por quem idolatra ditaduras e lideranças criminosas; concede asilo a terroristas estrangeiros condenados, mas devolve fugitivos da ditadura cubana; financia e confraterniza com ditos movimentos sociais, cujas ações resultam, impunemente, em invasões, destruições e mortes.

De 1922 a 1964, houve cerca de duas dezenas de crises institucionais onde chefes militares, envolvidos na política partidária, arrastavam consigo parte da tropa em um Brasil ainda imaturo para a democracia. Havendo ou não honestidade de propósitos, ficavam prejudicados: o compromisso militar, que deve ser exclusivo com a nação; a dedicação, que deve ser integral à missão constitucional; e os princípios de hierarquia e disciplina, comprometendo a coesão nas FFAA e a própria unidade nacional. O regime de 1964 afastou as Forças e os militares da ativa da política partidária e criou condições para o fortalecimento das instituições. As crises políticas não tiveram mais o envolvimento militar e, hoje, são resolvidas nos foros apropriados.

Os Generais Presidentes reconheciam a excepcionalidade do regime e manifestavam permanentemente o objetivo de retorno à normalidade democrática, o que se cumpriu com a revogação do AI-5, a anistia e a abertura política logo após a derrota da luta armada e a aceitação pelos ex-guerrilheiros das regras do jogo democrático. A redemocratização veio a partir de 1978, não por obra da esquerda revolucionária já desmantelada. É um engano considerá-la vitoriosa porque antigos militantes ocupam, hoje, posições importantes na sociedade. Eles não chegaram ao poder pela força das armas e sim como cidadãos com plenos direitos assegurados na anistia concedida pelo próprio regime em 1979. Abandonaram a luta armada, derrotados, e se submeteram às normas democráticas, reintegrando-se à sociedade na forma da lei, em pleno regime militar e como exigiam a Nação e o Estado.

O Brasil tornou-se uma democracia, aspiração da sociedade, da oposição legal e dos governos militares, e não um país comunista escravizado por um partido único, objetivo permanente da esquerda

> revolucionária, hoje, outra vez, no poder, mas não no domínio das mentes e dos corações dos brasileiros que, em massa, retornaram às ruas, 52 anos depois do Comício da Central do Brasil, no último 13 de março, para dizer BASTA! Basta à corrupção e ao enriquecimento ilícito! Basta à incompetência, à desonestidade, à luta de classes. Basta à política de gênero, à desvalorização do mérito, ao desrespeito à vida. Basta ao desemprego, à recessão, à inflação, aos impostos escorchantes e ao descaso para conosco que somos os verdadeiros donos deste País!
>
> Os Marinheiros, Soldados e Aviadores, cidadãos fardados nunca apartados da sociedade a que servem e em nome da qual impunham suas armas, não estão alheios à conjuntura hostil ou descuidados do cumprimento do seu dever.
>
> Têm a motivá-los o exemplo histórico da Revolução Democrática de 1964 que não pode ser, nem nunca será, apagado da memória dos que amam com fé e orgulho este solo sagrado das Terras de Santa Cruz!
>
> BRASIL, ACIMA DE TUDO!!!

Respondidas às indagações, continuemos a reportar nossa jornada nesse dia tão especial. Partimos, às 07h00, com um céu plúmbeo, pesado, que aos poucos foi desanuviando exatamente como aconteceu na década de 60. O Patrão Celestial, Senhor de Todos os Exércitos convenceu os deuses dos ventos e dos mares a proteger-nos neste dia abençoado e o que se viu foi uma Lagoa espelhada que refletia quase que perfeitamente a abóboda celeste. Eu tinha a nítida impressão de que meu caiaque ganhara asas planando suavemente sobre as nuvens, sob o olhar atento de São Pedro – Capataz da Estância Divina.

Vozes d'África
(Castro Alves)

Deus! ó Deus! onde estás que não respondes?
Em que mundo, em que estrela tu te escondes
Embuçado nos céus? [...]

O Supremo Arquiteto acompanhava-nos por trás das nuvens, e vez por outra mirava-nos brevemente com seu fulgente olhar e certificando-se de que os deuses estavam cumprindo fielmente suas ordens e sentindo que nossos corpos estavam suficientemente aquecidos, ocultava-se novamente.

Diversas culturas associam o Astro Rei ao olho do Supremo Arquiteto do Universo – o olho onisciente. Para os gregos era o olho de Zeus, para os egípcios – o olho de Hórus, para os indianos – o olho de Varuna, para os povos de origem germânica – o olho de Odin e para os muçulmanos – o olho de Alá.

O astrônomo Nicolau Copérnico afirmava poeticamente que "*A Lua, era o olho da noite e o Sol, o olho do dia*". O poeta nacional da Inglaterra, o "*Bardo do Avon*" – William Shakespeare – menosprezando o Sol, que aparece embuçado, esmaecido, nas brumosas tardes inglesas, aludi que "*aquele ponto acinzentado não é o olho do dia...*".

O escritor maçom Ir:. João Ivo Girardi, no seu "*Vade-Mécum Maçônico*", menciona que o "*Olho que Tudo vê*": "*Na Loja Maçônica representa a onisciência do Grande Arquiteto do Universo. O Olho que jamais dorme. O Olho simboliza, no plano físico, o Sol visível, de onde emana a Vida e a Luz; no plano intermediário ou astral, o Verbo, o Logos, o Princípio Criador; no plano espiritual ou divino, o Grande Arquiteto*."

Chegamos ao Taim às 13h20 e como não conseguimos adentrar no Canal (32°31’08,4”S/ 52°34’52,2”O), em decorrência dos bancos de areia, seguimos direto para o Arroio Aguirre, lindeiro à Vila do Taim (Capilla). O Geminiano, um prestativo pescador, deu carona ao Norberto até a cidade para que ele efetuasse algumas compras. Percorremos 49,6 km. Trocando o número 4 de posição obtemos 964, curiosas artimanhas da Numerologia Cabalística do Grande Arquiteto do Universo em homenagem à histórica data (31.03.1964).

- 1° Perna Total = 349,1 km.
- 2° Perna Total = 322,2 km.
- 3° Perna Parcial = 185,1 km.
- Total Parcial = 856,4 km.

Arroio Aguirre – Ilha Grande (01.04.2016)

O humilhante fim da era Lula. A soberba, a arrogância, a certeza de que nada poderia dar errado fizeram com que Lula colocasse no poder Dilma Rousseff, a mais incapacitada Presidente da história.
(Hugo Cilo – Istoé Dinheiro, São Paulo, SP, 01.04.2016)

Às 06h25, partimos do Arroio Aguirre (Capilla). Avistamos diversos barcos de pesca ao longo de Capilla que tinham saído do Arroio Aguirrre e aproximei-me de um deles para comprar alguns peixes, a pedido do Norberto. O Sr. Edgar e esposa que estavam recolhendo o fruto de seu labor das redes amavelmente recusaram-se a receber pagamento pelos mesmos. Uma brisa fresca e céu limpo nos acompanharam, até às 10h00, quando fiz uma parada de 20 minutos nas proximidades da Ponta do Salso num banco de areia a 500 m da praia, onde o Norberto, literalmente, enre-dou-se numa malhadeira.

A partir dessa parada o vento de proa (NE) começou a aumentar chegando aos 6 nós quando adentramos na Boca Sul do Canal São Gonçalo às 14h00. Paramos em Santa Isabel para realizar algumas compras e seguimos para região da Ilha Grande onde aportamos as 16h35. Percorremos 64,7 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Parcial = 249,8 km.
- ✧ Total Parcial = 921,1 km.

Ilha Grande – VSG (02 a 03.04.2016)

A Presidente Dilma Rousseff (PT) perdeu as condições de governar o país. [...] Depois de seu partido protagonizar os maiores escândalos de corrupção de que se tem notícia; depois de se reeleger à custa de clamoroso estelionato eleitoral; depois de seu governo provocar a pior recessão da história, Dilma colhe o que merece.
(Editorial – Folha de S. Paulo, São Paulo, SP, 02.04.2016)

"Jamais renunciarei", disse a Presidente Dilma Rousseff, em sua página oficial no Facebook, neste domingo.
(Paula Soprana e Marcelo Moura – Revista Época, São Paulo, SP, 03.04.2016)

Acordamos às 05h00, o Norberto precisava chegar à Eclusa até as 11h00, senão ele teria de aguardar o próximo horário, às 15h00, para realizar a transposição. Partimos do "*Portinho*", região de Ilha Grande, às 05h41, exatamente uma hora antes do Sol nascer.

O Canal São Gonçalo estava a uns 20 cm acima da cota em que o encontráramos quando adentramos na Mirim.

A viagem foi tranquila e por volta das 10h30 transpus uma das comportas da Eclusa sem qualquer dificuldade. Aportei no VSG, às 13h10, onde fui recebido efusivamente pelo Comodoro Dr. João Carlos Hosni que gentilmente permitiu que acampássemos na área do Clube, tendo em vista que as instalações das churrasqueiras estavam reservadas a um evento social.

Busquei, novamente, apoio de nossos prestativos Bombeiros tendo em vista as condições de mau tempo previstas. A Brigada Militar do Rio Grande do Sul tem-nos apoiado infalivelmente desde minha primeira investida pelos Mares de Dentro.

Hino dos Bombeiros do Rio Grande do Sul

Corre, o soldado destemido
Para as chamas enfrentar.
Mostra que teu lema no perigo
É a coragem singular.

Quando bate o sino do alarme
E o incêndio faz clarão
Vem, no carro dos bombeiros
O socorro, a perícia, o brasão.

Hás de lutar com devoção
Para salvar o teu irmão.
Hás de apagar o fogo atroz
E com vento e o pensamento és tão veloz.

Quando as paredes se debruçam
A fumaça invade o ar
Nada te detém, porque se aguçam
Tuas forças para lutar.

Se o incêndio é um campo de batalha
Devassando sem temor,
Há no Corpo de Bombeiros
A essência do brio e do valor.

Mais uma vez, valemo-nos do nosso caro parceiro e "*Soldado do Fogo*" Coronel PM Sérgio Pastl que entrou em contato com o Comandante do 3° Comando Regional de Bombeiros (CRB) – 2° Subgrupamento de Combate a Incêndio (SGCI) – Sr. Capitão PM Pablo Laco Madruga que autorizou que pernoitássemos no seu aquartelamento.

Nosso caro amigo, o 1° Sgt PM Vagner Antônio Weber Gonzáles, levou-nos prontamente ao quartel dos bombeiros onde usamos os varais para estender nosso material de acampamento e roupas molhadas. O alojamento dos oficiais era bastante confortável e podíamos desfrutar de um agradável banho quente.

O Coronel Pastl, meu caro e leal amigo de longa data, embora tenha nos acompanhado fisicamente apenas nos dois primeiros dias da Jornada Patriótica, presta-nos um apoio cerrado à distância – estabelecendo contatos extremamente úteis nos pontos de parada, enviando boletins do tempo e apresentando sugestões técnicas de alta valia. Um parceiro que tive a honra e a ventura de conhecer graças aos seus dois diletos filhos Guilherme e Emanuel, meus ex-alunos no Colégio Militar de Porto Alegre. A serenidade ante os desafios, a fineza no trato, o conhecimento da arte da navegação e o amor à natureza são apenas algumas qualidades deste militar de escol que honra e dignifica a nobre instituição a que pertence.

À tarde, estávamos degustando um saboroso sorvete quando caiu uma chuva torrencial sobre a cidade de Pelotas. Felizmente não tínhamos acampado no Veleiros Saldanha da Gama (VSG), o local onde planejamos montar a barraca foi totalmente alagado. Tínhamos percorrido neste dia 49,5 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Parcial = 299,3 km.
- ✧ Total Parcial = 970,6 km.

Na manhã seguinte (03.04.2016), o Norberto serviu de guia para mostra-me os belos e centenários pontos turísticos do Centro da cidade. Iniciamos o tour pela Catedral do Redentor.

Catedral do Redentor

> Catedral da Igreja Episcopal Anglicana do Brasil, conhecida como a Igreja Cabeluda, apresenta a característica de ser coberta por uma hera que muda de cor, de acordo com as estações do ano.
>
> Na primavera fica de um tom verde claro muito bonito; no verão perde as folhas e aparecem somente as raízes em tom cinza; em maio muda para o rosa avermelhado, partindo para o grená e, a seguir, o marrom. Construída em estilo gótico-céltico, abriu suas portas ao público em 1892.
>
> Sua torre possui 27 metros de altura. Os vitrais vieram de Nova York, apresentando motivos com símbolos e textos bíblicos. Sua construção foi possibilitada através de fundos angariados em campanhas pelos paroquianos.
>
> A elevação a catedral ocorreu em 1988. Seu coral, que leva o nome de Eunice Lamego, uma de suas maiores regentes, é considerado como muito expressivo. A Igreja do Redentor dispõe de um órgão elétrico de rara beleza. (www.pelotasvip.com.br)

Concluímos nosso périplo na fantástica Catedral Metropolitana São Francisco de Paula.

Um Pouco da História

A história do mais importante edifício religioso de Pelotas pode ser dividida em, pelos menos, três fases. A primeira foi com a construção da capela em 1813, por iniciativa do Padre Felício da Costa Pereira, que foi seu autor, projetou e executou a obra, pequeno santuário, construído em alvenaria com duas águas e telhas de barro. Era constituído de uma nave de 6,6 m x 13,20 m (incluindo a capela-mor), sem torres e sacristia.

A Catedral abriga, desde os primeiros tempos, a imagem de São Francisco de Paula, de origem artística desconhecida, tendo sido trazida da Colônia do Sacramento.

Em 1826, após ter sido destruída por um raio, foram iniciadas as obras de um "*novo templo*", pelo lado de fora do primitivo. Em 1846, o Imperador D. Pedro II, lança, na Praça da Regeneração [hoje Cel. Pedro Osório], a pedra fundamental para a construção de uma nova catedral, no entorno da praça.

Em meados do século XIX, a Catedral já apresentava a fachada atual, com seu pórtico e terraço, com seu jogo de ordens superpostas [dóricas no térreo, jônicas no primeiro pavimento e coríntias nas torres] com sua platibanda e pequeno frontão; com duas torres sineiros e com suas duas cúpulas características. Era ainda muito primitiva: nave única, tribunas laterais, altar-mor ao fundo e duas bases nas torres.

Em 1915, sofreu uma ampliação: um prédio de dois pavimentos é anexado para servir de salão paroquial. Em 1933, uma nova reforma ampliou sua capacidade para 1.700 pessoas. O altar-mor foi recuado para o fundo, a sacristia ocupou o pavimento térreo do

salão paroquial, eliminaram-se as tribunas. As janelas laterais foram retiradas e substituídas por vitrais com passagens bíblicas. Os vitrais foram doados por famílias pelotenses.

A Catedral só veio assumir sua configuração atual entre 1947 e 1948, quando foram construídas a cripta e a grandiosa cúpula [desenho do arquiteto Roberto Offer, de 1847], pelo arquiteto Victorino Zani. Para completar seu trabalho, vieram da Itália os artistas Aldo Locatelli e Emílio Sessa, que se encarregaram da decoração interna do templo, a convite de Dom Antonio Zattera. A pintura mural foi realizada com têmpera sobre reboco seco.

A tinta resulta da mistura de pigmentos com aglutinantes solúveis em água, que podem ser cola, ovo, caseína, etc. Composição figurativa, estruturada sobre uma base geométrica, onde se pode sentir unidade, harmonia e equilíbrio. A combinação de cores determina a oposição entre os claros e escuros, o artista modela e produz texturas por meio da cor.

Vários estilos foram utilizados pelo pintor Aldo Locatelli: renascentista, na composição, perspectiva, "*sfumato*" [sombreados], maneirista, complexidade das posturas, graça, forma serpentinada, variedade dos aspectos do corpo, barroco, força na ação, combinação de luminosidade e dramaticidade, iluminação em diagonal. Aldo Locatelli ficou conhecido pelo seu magnífico trabalho. Foi contratado depois para pintar a Catedral de Porto Alegre, o Palácio Piratini e a Igreja de Caxias do Sul ([147]). Mas sua obra maior está na Catedral de São Francisco de Paula, que originou sua vinda diretamente da Itália a fim de executá-la. (www.pelotasvip.com.br)

---

[147] Igreja de Caxias do Sul: São Pelegrino.

Depois do almoço em uma padaria local retornamos ao Saldanha da Gama para preparar as embarcações para a 4ª e última Perna, na Laguna dos Patos. Encontrei uma pequena lontra (Lontra longicaudis) que agonizava no cais e consegui, graças ao 1° Sgt PM Vagner, acionar a Patrulha Ambiental. Infelizmente quando os atenciosos patrulheiros chegaram o animalzinho já tinha falecido. O corpo foi levado para ser entregue à UFPEL.

Nossa programação para amanhã (04.04.2016) é acampar na Fazenda Soteia (Ponta da Feitoria) e no dia seguinte (05.04.2016) aportar no Iate Clube São Lourenço do Sul. Pernoitamos, hoje, confortavelmente, nas instalações das churrasqueiras.

Discurso de Posse III

(Presidente Emílio Garrastazu Médici)

Homem da Revolução, eu a tenho incontestável, e creio no ímpeto renovador e inovador de seus ideais.
E, porque a tenho assim, é que a espero mais atuante e progressista.

É meu propósito libertar o nosso homem de seus tormentos maiores e integrar multidões ao mundo dos homens válidos e, para isso, convoco a Universidade, chamo a Igreja, aceno à imprensa e brando ao povo para que me ajude a ajudar o homem a ajudar-se a si mesmo. [...]

Creio da missão de humanidade, de bondade e amor que Deus confiou à minha gente. E, porque creio, e porque o sinto, nos arrepios de minha sensibilidade, é que, neste momento, sou oferta e aceitação. E aceito, neste símbolo do Governo da República, a carga imensa de angústias, de preocupações, de vigílias –
a missão histórica que me foi dada.

Imagem 47 – Flamingos-de-james – Baía da Canoa

Imagem 48 – Ponta Santiago

Imagem 49 – Curral Alto

Imagem 50 – Catedral Metropolitana S. Francisco de Paula

Imagem 51 – Fazenda Soteia

Imagem 52 – Ilha da Feitoria

Imagem 53 – Vista do Hotel Cibils – Arambaré

Imagem 54 – Costa de S. Antônio – Vanderlei Pereira

Jornada Patriótica – 4ª Perna

Veleiros Saldanha da Gama – Praia de Ipanema

Contemplo o Lago Mudo

(Fernando Pessoa)

Contemplo o Lago mudo
Que uma brisa estremece.
Não sei se penso em tudo
Ou se tudo me esquece.

O Lago nada me diz,
Não sinto a brisa mexê-lo
Não sei se sou feliz
Nem se desejo sê-lo.

Trêmulos vincos risonhos
Na água adormecida.
Por que fiz eu dos sonhos
A minha única vida?

VSG – Fazenda Soteia (04.04.2016)

José Eduardo Cardozo, advogado-geral da União remunerado pelos pagadores de impostos, defende oralmente Dilma nesta segunda-feira, na Comissão Especial do Impeachment. É o primeiro "golpe" da história nacional com amplo direito ao contraditório.
(Felipe Moura Brasil – Revista Veja, São Paulo, SP, 05.04.2016)

Às 06h06, partimos do VSG. Aproados para o quadrante Este, percorremos o Canal São Gonçalo vislumbrando o Astro Rei que preguiçosamente despontava no horizonte espreguiçando seus longos raios que tingiam o firmamento e as águas com belos e variados tons de carmim.

A correnteza facilitou meu deslocamento até o alvorecer quando ventos de proa foram se intensificado até alcançar os 7 nós (12,6 km/h) forçando-me a procurar abrigo margeando os juncais da borda direita do São Gonçalo.

Fiz uma breve parada na Foz do Canal depois de navegar 9,3 km e parti, às 08h06. Na Laguna dos Patos começamos a enfrentar ondas de través de até um metro e o Norberto seguiu direto para a Ponta da Feitoria.

Somente às 12h21, depois de remar durante 04h15 e percorrer 23 km, sem parar, aportei na Ponta da Feitoria, onde já me aguardava o Norberto. Tinha sido um deslocamento extremamente árduo e cansativo a uma velocidade média de 5,4 km/h.

Antes de partirmos, combinamos que o veleiro seguiria direto para a Fazenda Soteia enquanto eu iria margeando, acostando e fotografando a mata nativa. Contornei a Ponta da Feitoria e fui, pouco a pouco, observando o enorme estrago, um verdadeiro holocausto, provocado pela cheia, de outubro de 2015, quando as vagas irromperam tumultuariamente sobre a costa Ocidental da Laguna e abateram cruelmente a vegetação marginal.

Aportei, às 15h00, na Soteia (31°37'52,3" S/ 52°00'57,4" O) e, mais uma vez, o Sr. Agenor Rosa, mais conhecido como "*Catarina*", gerente da fazenda, permitiu que acantonássemos no histórico casarão que está sendo reformado. Consegui, equilibrando-me em um mourão de cerca, me comunicar com os familiares e, desta vez, não foi possível desfrutar de um bom banho quente.

Uma sorro fêmea (Lycalopex gymnocercus) domesticada, também chamada de graxaim ou, no Uruguai, "*zorro de las Pampas*", veio sorrateiramente filar as sobras do nosso rancho. O Norberto ancorou o veleiro "*Corais*" fixando firmemente os cabos nos cunhos de proa e laterais. Percorrêramos 41,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 41,3 km.
- ✧ Total Parcial = 1.011,9 km.

Fazenda Soteia – Iate Clube S.L.S. (05.04.2016)

Nós queremos libertar o nosso país do cativeiro de almas e mentes. Não vamos abaixar a cabeça para essa gente que se acostumou com discurso único. Acabou a República da cobra – disse a advogada [Janaína Paschoal].
(Rádio Gaúcha – ZH Notícias, Porto Alegre, RS, 05.04.2016)

Quando o nosso amigo Agenor Rosa veio se despedir, o Norberto já partira (às 06h35) no "*Corais*". O veleiro sofrera algumas pequenas avarias, um dos cunhos laterais tinha sido arrancado e outro estava totalmente frouxo em decorrência das grandes vagas que assolaram a costa durante toda a noite e que, nesta manhã, tinham arrefecido, um pouco. Parti, às 06h50, enfrentando, novamente, pequenas ondas de través, felizmente as previsões da Marinha, que o Coronel PM Sérgio Pastl tinha-nos reportado, não se confirmaram e conseguimos chegar, tranquilamente, no início da tarde (14h00), ao Iate Clube São Lourenço do Sul – São Lourenço do Sul, RS. O Comodoro Paulo Freitas permitiu que acampássemos no Iate Clube, sem qualquer ônus, com direito a desfrutar das impecáveis instalações sanitárias e banho quente.

Percorrêramos, neste dia, 31,4 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 72,7km.
- ✧ Total Parcial = 1.043,3 km.

Iate Clube S.L.S. – Fz Flor da Praia (06.04.2016)

Relator da Comissão Especial de Impeachment, o Deputado Jovair Arantes (PTB-GO) votou nesta quarta-feira pela procedência da denúncia por crime de responsabilidade contra a Presidente Dilma Rousseff. (Felipe Frazão – Revista Veja, Brasília, DF, 06.04.2016)

Partimos, às 06h20, do Iate Clube com uma brisa suave acariciando a bochecha de Boreste do "*Argo II*" que retribuía a gentileza prestando a devida reverência meneando solenemente a proa. Às 08h30, descansei uns 20 min no Banco do Quilombo e o Norberto passou margeando-o sem maiores embaraços. Do Quilombo aproei para a Foz do Camaquã que cruzei, às 10h30. Contornei o Banco do Vitoriano, às 12h30, o horizonte estava totalmente encoberto por uma densa bruma, apontei, então, a proa para onde deveriam estar localizadas as antigas instalações do Instituto Rio-grandense do Arroz (31°08'20,6" S / 51°37'06,6" O), onde fiz uma breve parada, às 13h50, depois de remar 5 horas sem parar.

Às 15h10, aportamos na Fazenda Flor da Praia (31°12'03,0" S / 51°38'35,6" O). O Sr. Mário Roberto cortesmente nos recebeu e informou ao seu patrão, de nossa chegada. O Sr. Adão Cláudio Silveira, proprietário da Fazenda e Presidente da Amapá, mobilizou os seguranças que vieram checar nossas identidades,

medidas cada vez mais necessárias em um país onde a bandidagem, estimulada pela impunidade, se alastra sem controle. Ficamos alojados no barracão onde reside o Mário Roberto e, graças a isto, escapamos de uma chuva torrencial que se abateu sobre a região, por volta das 17h00. Felizmente não tínhamos acampado no Arroio do Peixe (31°10'14,3"S/ 51°38'05,8"O), como era intenção do Norberto. Percorrêramos 51,8 km.

- 1° Perna Total = 349,1 km.
- 2° Perna Total = 322,2 km.
- 3° Perna Total = 299,3 km.
- 4° Perna Parcial = 124,5 km.
- Total Parcial = 1.095,1 km.

Fz Flor da Praia – Arambaré (07 a 08.04.2016)

A empreiteira Andrade Gutierrez, envolvida no esquema de corrupção investigado pela operação Lava Jato, fez doações ilegais às campanhas da Presidente Dilma Rousseff em 2010 e 2014 com o uso de propina de obras da Petrobras e do sistema elétrico [...]
(Reuters – O Dia, Rio de Janeiro, RJ, 07.04.2016)

A Presidente Dilma Rousseff ficou no topo da lista dos líderes que mais decepcionaram segundo uma pesquisa on-line feita pela revista "Fortune".
(G1 – G1 Globo, Brasília, DF, 08.04.2016)

Às 06h10, partimos da Fazenda Flor da Praia. A tranquilidade das águas ao amanhecer foi sendo progressivamente alterada e, quando o Sol raiou, as ondas de través de 1,5 m comprometiam perigosamente a navegação. Fiz uma parada, às 07h50, no mesmo local (31°06'10,73"S / 51°30'05,34"O) onde aportara com o Professor Hélio, em 21.09.2011, para constatar o terrível efeito destruidor da cheia de 2015.

A hora mais crítica de uma navegação, com ondas superiores a um metro, é o momento de aterrar e de amarar ([148]). O tamanho do caiaque oceânico, nestas ocasiões, então é necessário "*pegar as ondas*" antes de elas quebrarem, no ângulo adequado e este varia de acordo com o tamanho e forma das vagas.

Às 10h00, contornamos a Ponta D. Maria e acostamos para descansar e fotografar, protegidos do vendaval pela cortina vegetal nativa.

Enquanto o Norberto zarpava rumo a Arambaré, eu tentava, em vão, enviar, pelo celular, os diários de bordo que digitara na Flor da Praia. Colhi um fruto verde do cacto mandacaru (Cereus Jamacaru) que dias depois degustei. O fruto maduro do mandacaru tem casca lisa e avermelhada e para consumi-lo basta que se corte ao meio para ter acesso a uma polpa gelatinosa, adocicada, suculenta e muito saborosa, de cor branca salpicada de minúsculas sementes pretas.

Depois do descanso, rumei diretamente para uma falésia (31°01'35,98" S / 51°29'09,89" O) que se avistava ao longe (8 km) para fotografar as centenárias e velhas amigas, lá aportando às 11h30.

Parti, às 12h10, com destino ao Clube Náutico Arambaré, a 13 km de distância, onde aportei às 14h00. O Norberto fora recebido pelo futuro Comodoro – SO RR Gilberto Ferreira da Rosa – e pelo Diretor Administrativo – 2° Sgt RR Cândido Alberto dos Santos – que disponibilizaram as instalações do Clube gratuitamente por 2 dias. Instalei-me na Pousada Gipa, que é lindeira ao Clube, eu precisava recompor minhas forças.

---

[148] Amarar: fazer-se ao mar.

Percorrêramos 42,5 km, em 06h50, com três longas paradas.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 167,0 km.
- ✧ Total Parcial = 1.137,6 km.

De manhã (08.04.2016) fizemos um tour fotográfico pela simpática cidade e por volta das 11h00 o 2° Sgt Cândido levou-nos até as antigas instalações do Hotel e Engenho de Arroz da família Cibils de onde pude fotografar Arambaré de um ângulo privilegiado.

O Sonho de Atahualpa Irineu Cibils

> Na década de 40 (século XX), na atual Arambaré, o uruguaio Atahualpa Irineu Cibils destacava-se à frente de seu tempo. Construiu um edifício de concreto armado às margens da Lagoa dos Patos, cujo projeto incluía uma avenida ornada com palmeiras. Lá funcionou um engenho de arroz, escola para os funcionários, hotel, bar, restaurante, salão de jogos e moradia. Próximo, na estância "*La Cornélia*", este visionário construiu ainda uma praça, no meio do campo. (arambare.blogspot.com.br)

À tarde tivemos a agradável oportunidade de conversar longamente com nosso caro amigo 1° Sgt PM Juliano Gajo e seu filho e de conhecer o Ten Cel Av Luiz Nogueira Galetto que nos presenteou com um artigo de sua autoria intitulado "*Firme ao Leme, Comandante!*", publicado na Revista Náutica Sul, em abril de 2015. Galetto reporta-nos a jornada que empreendeu com o atual Comandante da Força Aérea Brasileira o Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato:

Firme ao Leme, Comandante!

Por Luiz Nogueira Galetto

Foi durante uma complicada travessia de Porto Alegre a Florianópolis que o recém-empossado novo Comandante-Geral da Aeronáutica, o gaúcho Nivaldo Rossato, mostrou a um experiente velejador do Paraná sua capacidade para comandar até o que ele mal conhecia: um barco. Corria o ano de 1991 e eu, mesmo sendo paranaense, morava em Porto Alegre. Lá, como piloto de caça, voava nos supersônicos F-5E, da FAB, e nas horas vagas, como velejador, ia para o clube Veleiros do Sul, o mesmo frequentado por um colega da Aeronáutica, o Capitão Aviador Nivaldo Luiz Rossato, que mesmo sendo gaúcho e visitante assíduo do lugar, não velejava. O meu barco era o "*Jambock III*", um veleiro de 32 pés todo reformado, pelo qual eu sentia um misto de respeito e gratidão pela sobrevivência nos embates com os temporais pirotécnicos típicos do Rio Grande do Sul. (GALETTO)

Façamos uma breve interrupção para esclarecer o nome de batismo do veleiro do Comandante Galetto:

A Origem do Nome "*Jambock*"

Por uma ironia dos fatos, o chicote utilizado pelos brancos contra os escravos africanos, indonésios e malaios passou a ser usado contra os arianos puros de Adolf Hitler, manejados por brasileiros livres que foram à Itália defender a liberdade e a democracia. (Maj.Brig. Rui Barbosa Moreira Lima)

Tão logo instalou sua base na Itália, o 1° GAvCa (1° Grupo de Aviação de Caça) passou a atuar sob o comando do 350th FG [Fighter Group], 12th AF [Air

Force] e, a exemplo dos demais esquadrões deste, recebeu o nome código com o qual iria operar até o final da guerra e que seria mantido depois da volta ao Brasil, até os dias atuais: "*Jambock*". [...]

À época, os aviadores brasileiros questionaram o significado de tal nome, sendo informados pelo comando americano que "*jambock*" significava "*chicote*". Apesar de ter sido dado pelos americanos, tal nome não consta nos principais dicionários da língua inglesa e foi somente em 1969 que os veteranos do 1° GAvCa descobriram que o significado de "*jambock*" não era simplesmente "chicote", mas um chicote especial, normalmente feito com couro de rinoceronte e que o nome "*jambock*" era uma grafia americanizada da palavra sjambok, onde o "S" inicial caiu e um "C" foi colocado antes do "K". [...]

A palavra tem sua origem na Indonésia, onde havia o "*Sambok*", uma vara de madeira utilizada para castigar escravos. Posteriormente o "*Sambok*" foi levado para a Malásia e de lá seguiu junto com os escravos malaios que foram levados para a África do Sul.

Lá, o "*Sambok*" de madeira foi substituído por um outro feito de couro animal [normalmente rinoceronte] e a palavra "*sambok*" foi introduzida na língua afrikaan, sendo que os ingleses passaram a adotá-la, grafando-a como "*Sjambok*". Também é conhecido como "*imvubu*" na língua Zulu, "*kiboko*" em Swahili e "*mnigolo*" na língua malinké. No Congo Belga era conhecido como "*fimbo*". Ainda hoje uma versão do "*Sjambok*" feita de plástico é utilizada pela polícia Sul-Africana.

Mais de cinquenta anos após o fim da guerra, "*Jambock*" permanece como o "*callsign*" dos caçadores do atual 1° Esquadrão do 1° Grupo de Aviação de Caça, baseado em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, preservando assim a tradição dos veteranos da Itália. (www.jambock.com.br)

GALETTO: Tempos depois, decidi deixar a Força Aérea e montar uma empresa de táxi aéreo, no Paraná, após ter a aprovação de minha "*superior hierárquica*", como as esposas eram carinhosamente chamadas no meio militar. Resolvemos, então, mudar para lá. Mas, e o barco? Como levá-lo? Decidi ir navegando com ele até Guaratuba, no litoral paranaense, que passaria a ser a nova "*base*" do bravo Jambock III. Mas minha mulher se recusava a ir junto a bordo. O mar a assustava, especialmente a costa gaúcha, famosa pelo mau humor dos seus ventos fortes e pelo cemitério de barcos que eles já geraram. Onde encontrar um tripulante para me acompanhar naquela travessia? Nos clubes náuticos de Porto Alegre, os marinheiros pediam o equivalente a um dólar por milha navegada, o que, para mim, na época, representava um gasto considerável.

Resolvi dividir minha angústia com o colega aviador Rossato, que, para minha surpresa, não pensou duas vezes e disparou: "*Tô nessa, tchê!*" – mesmo sem jamais ter ido além do Guaíba nos seus passeios de barco como convidado. Começamos, na hora, a fazer os planos de navegação, que, obviamente, compreendiam a travessia da nem sempre tranquila Lagoa dos Patos, em direção a Rio Grande, onde aguardaríamos a passagem de uma frente fria para termos ventos favoráveis na travessia até Florianópolis. Lá, ele desembarcaria e eu faria o restante da viagem em solitário. E assim ficou combinado.

O comportamento sólido nas decisões sempre foi uma das características que eu mais admirava no Capitão Rossato e, ao decidir, de imediato, ir junto naquela travessia, ele mais uma vez comprovou isso.

Na data marcada, uma ensolarada manhã de abril, desatracamos do Veleiros do Sul e partimos. Para o amigo Rossato era uma espécie de batismo náutico. O trecho até Rio Grande exigiu bastante de nós dois. Logo que entramos na Lagoa dos Patos, anoiteceu e começou a chover e ventar forte. Naquela época, GPS ainda era sonho e a nossa navegação era feita na base da estimada, mas conferida com um rádio navegador ADF e um sextante para navegação astronômica. Para ficar ainda mais emocionante a velejada, fomos brindados com muitas boias luminosas apagadas e faroletes da lagoa inoperantes, sem falar que eles ainda estavam fora da posição marcada nas cartas náuticas! Para Rossato, um aviador acostumado às precisões da Aeronáutica, navegar daquele jeito não estava sendo nada fácil. Mas, com inteligência e atenção, ele se empenhava em entender, interpretar e aplicar corretamente as técnicas da navegação náutica, de forma que o nosso barco se mantivesse no rumo, apesar das adversidades.

"*Firme ao leme!*" passou a ser o seu bordão, quando assumia o comando do barco. E ele repetiria isso a todo instante. No fundo, o Rossato estava [como eu descobriria mais tarde] desenvolvendo uma nova e profunda paixão pelo mundo náutico. Em dois dias, muito cansados, chegamos a Rio Grande. Mas, como não havia nenhuma previsão de ventos favoráveis para o trecho seguinte, meu companheiro regressou a Porto Alegre e eu fiquei incumbido de monitorar o tempo e avisá-lo tão logo a previsão estivesse de acordo com o cenário que tínhamos planejado.

Alguns dias depois, uma frente fria se aproximou do Uruguai, e, avisado, o Rossato chegou rápido e entusiasmado, em plena madrugada. Na mesma hora, fizemos uma tentativa de sair para o mar, mas as condições na barra de Rio Grande ainda eram adversas demais.

Retornamos ao iate clube, mas fortalecidos pelo desafio, já que, como pilotos, adrenalina era algo que apreciávamos bastante. No dia seguinte, o vento acalmou e rondou para uma direção mais adequada. Partimos e tomamos o rumo nordeste, que nos afastaria rapidamente do tenso litoral gaúcho. No caminho, cruzamos com vários navios e fomos brindados com um pôr do sol magnífico. Mas, em seguida, levamos um tremendo susto: uma inesperada rajada de vento colocou o nosso barco quase na horizontal em relação ao mar. Corremos para o convés, arriamos todas as velas e acionamos o motor, que passou a nos empurrar a não mais que 5 nós. Foi uma boa decisão, tomada de comum acordo, porque, em seguida, o vento voltou ainda mais forte. Por segurança, abrimos ainda mais o rumo, na direção do mar aberto, a fim de evitar qualquer risco de sermos atirados contra a costa.

Com o vento forte, as ondas se agigantaram e passaram a lançar espumas sobre nós. Como era noite, perdemos também a visibilidade. E para completar o cenário nada animador, começou uma chuva forte. Vestimos roupas impermeáveis, colete salva-vidas com cinto de segurança e estabelecemos turnos de quatro horas ao leme, que eram bem cansativos, porque o barco sempre teimava em sair do rumo. Mas nada disso tirava o empenho do Rossato, que seguia repetindo o mantra "*Firme ao leme!*". E lá fomos nós.

Até que, de repente, uma onda anormal praticamente deitou o Jambock na água. Eu estava dentro da cabine e fui arremessado de encontro a uma antepara. Quase perdi os sentidos e ganhei um baita hematoma na cabeça. O Rossato, que viu tudo lá de fora, berrou [o barulho do vento impedia qualquer conversa em tom normal] para que eu ficasse na cabine e me recuperasse, enquanto ele

conduzia o barco em mais um turno consecutivo. Zonzo pela pancada, concordei, embora preocupado com as horas extras que o meu amigo teria que fazer. Mas ele me tranquilizou, gritando: "*Firme ao leme!*". Daí, apaguei.

Quando acordei, horas depois, o Rossato seguia firme na condução do barco, apesar do cansaço. Descobri, então, outras duas características positivas do meu parceiro: a persistência e a perfeita compreensão do necessário para a eficácia de uma atividade.

O mau tempo, que depois se transformou em um forte vento Carpinteiro [aquele que "*prega os barcos na costa*"], típico do litoral gaúcho, durou até a nossa chegada à entrada sul da ilha de Santa Catarina, assustadoramente chamada de Ponta dos Naufragados. Ali, as grandes ondulações não davam descanso ao timoneiro. Surfamos como se o nosso veleiro, de seis toneladas, fosse uma simples prancha, mas entramos com segurança.

Seguimos, então, para o trapiche do Veleiros da Ilha e, de lá, direto para o restaurante, onde pedimos um gigantesco filé e uma cerveja gelada. Por conta do mau tempo na travessia, que durara mais de três dias, comemos apenas biscoitos e laranjas com casca e tudo, porque ninguém arriscaria manusear uma faca naquele sobe e desce que nunca acabava. A sensação era que as ondas queriam partir o Jambock ao meio. Mas ele resistiu bravamente. Bem como o meu companheiro.

Mesmo assim, ao me despedir do Rossato e iniciar a perna final da viagem em solitário, como combinado, pensei: depois de uma estreia dessas, ele nunca mais pensará em velejar de novo. Que nada! Pouquíssimo tempo depois, o Rossato já tinha o seu

> próprio barco e até se revelou um campeão de regatas, atividade que, agora, talvez, passe a desenvolver no lago Paranoá, em Brasília, pois acaba de ser nomeado, pela presidenta Dilma, Comandante Geral da Aeronáutica, cargo máximo da entidade. Nada mais merecido. Pelo que vi naquela pioneira travessia marítima dele, tenho certeza de que o comando da Aeronáutica brasileira está em boas mãos.
>
> Firme ao leme, Comandante! Como sempre. (GALETTO)

À noite recebemos a visita do caro amigo e intrépido aventureiro e amigo de longa data Pedro Auso Cardoso, de Camaquã, e fomos brindados pelo Comodoro Gilberto com um belo churrasco. Nossa pretensão é, no dia 09.04.2016, pernoitar no Pontal de Tapes e no dia seguinte no acampamento dos pescadores da Ponta da Formiga.

Arambaré – Pta de Santo Antônio (09.04.2016)

José Afonso Pinheiro foi uma das testemunhas ouvidas pelo Ministério Público de São Paulo na investigação que apura se o ex-Presidente Lula é o dono do apartamento na praia. [...] No depoimento, o zelador contou que viu, várias vezes, o ex-Presidente e a mulher dele, dona Marisa, no prédio. E que os seguranças do casal bloqueavam o elevador quando eles estavam lá. José Afonso disse que a demissão foi por causa do depoimento. "Eu fui demitido por retaliação ao depoimento prestado à promotoria" [...]
(G1 – G1 Globo, Rio de Janeiro, RJ, 09.04.2016)

Partimos às 06h48, não tínhamos pressa seria um tiro curto até o Pontal de Santo Antônio, extremo Sul da enseada de Tapes, numa região conhecida como Alagados de Santo Antônio a Sudeste da Praia do Biru.

O Biru (Steindachnerina brevipinna) é um peixe da família Curimatidae que atinge até 15 cm de comprimento e se alimenta de resíduos orgânicos.

Às 09h20, fizemos uma ligeira parada na Ponta D. Helena (30°52’43,6” S / 51°23’21,8” O) onde constatamos que a vegetação e o terreno no entorno do Acampamento Nossa Senhora Aparecida estavam totalmente derruídos.

Aproamos, às 09h40, para o “*Biru*”, no Pontal de Santo Antônio, onde aportamos às 10h30. O Biru (30°48’51,5” S / 51°17’59,5” O) é uma região insular e de muitas enseadas pouco profundas. Percorrêramos apenas 23,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 190,3 km.
- ✧ Total Parcial = 1.160,9 km.

Amanhã temos duas alternativas a cumprir, dependendo das condições meteorológicas, a primeira – pernoitar no acampamento dos pescadores da Ponta da Formiga e a segunda – na Ponta Escura.

P. de Santo Antônio – Ponta Escura (10.04.2016)

[...] Janaina Paschoal fez um discurso durante evento na Faculdade de Direito do Largo São Francisco (USP), [...] que se tornou viral na internet. Mesmo mostrando virulência na defesa do impedimento de Dilma, ela entende que a petista foi “engendrada pelas cobras que estavam ao redor dela”. “De alguma forma, acho que estou fazendo um bem para ela”
(Redação – Revista Fórum, Porto Alegre, RS, 10.04.2016)

Partimos dos Alagados de Santo Antônio, às 06h15. Depois de contornar o Pontal, as ondas de través, vindas do quadrante Este, começaram a fustigar impetuosamente o casco do "*Argo II*". Aportei, às 09h10, depois de percorrer 22,5 km, no rústico, mas impecavelmente limpo e higiênico, acampamento do amigo Vanderlei Pereira (30°38′56,0″S / 51°18′04,3″O) de onde parti às 09h40.

Até as 10h30, o Mar estava calmo com grandes e pachorrentas ondas de 1,5 a 2,0 m que em nada prejudicavam o deslocamento do valoroso do meu caiaque oceânico. A partir das 10h30, o Mar ficou mais grosso, com "*Três Marias*" de até 3,0 m de altura, comprometendo a estabilidade do "*Argo II*" ao quebrar perigosamente sobre o convés.

Nuvens escuras vindas de Este, prenunciando chuva e ventos mais fortes, forçaram-me a picar a voga e abandonar a pretensão de aportar nas Maiores Falésias dos Mares de Dentro, na Baía da Formiga, e aproar direto para o acampamento dos pescadores da Ponta da Formiga, onde aportei, totalmente extenuado, às 14h15.

Tinha remado vigorosamente, durante 04h35, e percorrido 31,6 km desde o acampamento do Vanderlei, totalizando, até agora 54,1 km sendo que a maior parte da jornada sob condições bastante desfavoráveis.

Fomos obsequiados pelos gentis pescadores com um almoço e convidados a pernoitar no seu confortável acampamento, perfeitamente abrigados das intempéries, mas o Norberto insistiu em continuar nossa viagem.

Não era uma boa alternativa tendo em vista as condições do tempo e o pequeno trajeto, de apenas uns 13 quilômetros, que nos separavam da Ilhota da Ponta Escura, que não fariam a mínima diferença no final desta longa expedição, já que tínhamos pela frente dois tiros bastante curtos nos dois próximos dias. Aportamos na Ilhota da Ponta Escura (30°22’36,9” S / 51°05’52,1” O), Rio Guaíba, às 16h25, depois remar 67,2 km, por mais de 10 horas.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 257,5 km.
- ✧ Total Parcial = 1.228,1 km.

Ponta Escura – Ilha do Chico Manoel (11.04.2016)

Apesar da ação do Planalto, que nas últimas semanas parou de governar para se transformar em um explícito e indecoroso balcão de negócios, a Comissão Especial do Impeachment aprovou nesta segunda-feira o parecer do deputado Jovair Arantes (PTB-GO), favorável à abertura do processo de afastamento da presidente Dilma Rousseff pelo crime de responsabilidade fiscal. [...] A derrota já era esperada pelo Planalto, mas os números foram ainda piores do que o previsto para Dilma: pela manhã, quando os trabalhos foram abertos, o governo esperava ter entre 28 e 30 votos contrários ao relatório, enquanto a oposição falava em 35 votos pelo prosseguimento do processo.
(Marcela Mattos e Felipe Frazão – Revista Veja, Brasília, DF, 11.04.2016)

A noite foi chuvosa e de ventos muito fortes como tinham anunciado os canais do tempo. Partimos da Ponta Escura, às 06h40. Depois de enfrentar Mar Grosso e chuva fina durante todo o trajeto aportamos na ilha do Chico Manoel às 09h40.

Logo depois da chegada, o tempo amainou. Poderíamos ter saído, tranquilamente, do acampamento dos pescadores por volta das dez horas e chegado, às 14h00, na Ilha do Chico Manoel sem ter enfrentado condições tão adversas.

Percorrêramos apenas 17,3 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Parcial = 274,8 km.
- ✧ Total Parcial = 1.245,4 km.

Ilha do Chico Manoel – Ipanema (12.04.2016)

Sob a batuta do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o governo mobiliza os ministérios para desengavetar todas as medidas que possam criar um cenário positivo às vésperas da votação do afastamento da Presidente Dilma Rousseff. Na área econômica, essa movimentação ganhou o apelido de "Pacotão do Impeachment". A estratégia traçada pelo Palácio do Planalto é o atendimento de pleitos de setores que, até agora, não encontravam eco no governo para suas demandas. Agora, estão sendo analisadas, a toque de caixa, mesmo com um rombo nas contas públicas que pode chegar a R$ 100 bilhões este ano. O plano seria pôr em prática várias medidas esta semana. Nem todas, porém, serão divulgadas. [...]

O jornal "O Estado de S. Paulo" apurou que servidores do Tesouro Nacional manifestam desconforto com a iniciativa. Eles querem evitar o que ocorreu com as "pedaladas fiscais", manobras feitas para maquiar o resultado das contas públicas que foram condenadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Servidores do órgão sofreram processo de responsabilização pelo tribunal e poderão ser punidos em julgamento que ainda não terminou.
(Estadão – UOL Notícias, Brasília, DF, 12.04.2016)

Meu Neto Arthur faz seis meses hoje e, por isso, dedico a ele a maior navegação (mais de 1.260 km) do vovô em terras gaúchas e a quarta no território nacional. Na maior e mais desafiadora de todas, percorri 3.950 km, descendo os Rios Juruá e Solimões, desde a Foz do Breu, AC, fronteira peruana, até Manaus, AM; na segunda, desci 2.000 km, acompanhado de meu filho João Paulo, pelos Rios Madeira e Amazonas, de Porto Velho, RO, até Santarém, PA, e, na terceira, naveguei 1.700 km, pelo Rio Solimões, de Tabatinga, AM até Manaus, AM.

Partimos da Ilha do Chico Manoel, às 06h40, com destino à Marina do Lessa onde ajudaria o Norberto a desmontar o mastro do veleiro e carregá-lo no reboque.

Após o aprestamento do veleiro, parti do Lessa, às 08h00, com ventos de popa de 20 km/h (quadrante Sul). Na altura da Ilha das Pedras (Belém Novo), agora os ventos ultrapassavam os 45 km/h, o suporte do leme do caiaque quebrou. Sem leme eu precisava acostar para substituir o suporte avariado pelo reserva. Com muito esforço e dificuldade, manobrei para aportar na extremidade Norte da Ponta da Cuíca, Belém Novo.

O leme solto, impulsionado pelas ondas de través, chocava-se violentamente contra a popa do Argo II forçando-me a afrouxar os cabos baixando-o. Como as ondas golpeavam a alheta de Boreste desviando-me da rota, empunhei o remo de maneira a compensar a falta do leme forçando muito o braço direito. Ao me aproximar da Ponta, avistei uma boia de rede e deduzindo que a outra estaria mais afastada da costa, orientei, com muita dificuldade, a proa do caiaque para passar entre ela e a Ponta.

Ao me aproximar da boia avistei a outra à Boreste próxima das rochas, tive de manobrar rapidamente para passar pela esquerda da boia. Foram momentos de muita adrenalina, mas finalmente, consegui tangenciá-la evitando um naufrágio. Com o leme em perfeitas condições eu teria passado por sobre a rede e o leme rebateria automaticamente, mas com o suporte quebrado ele engancharia na rede provocando um desastre. O cabo do leme tem um núcleo de aço e para trocar o suporte era necessário conseguir um alicate, infelizmente o Norberto tinha ficado com o meu. Aportei e tentei conseguir um, sem sucesso, com algum morador da Av. Beira Rio e até mesmo com o motorista de um caminhão do DMLU, que ali passava. Retirei o leme e parti para a Ponta Grossa.

Abandonei a tranquilidade da praia onde aportara (30°12’33,5” S / 51°11’57,8” O), na extremidade Norte da Ponta da Cuica, que barrava os fortes ventos do quadrante Sul, e remei com muita dificuldade até uma pequena praia (30°11’23,9” S/ 51°12’50,5” O) ao Sul da Ponta Grossa. Como na Ponta da Cuíca, não obtive sucesso tocando diversas campainhas das residências da Rua Hygino Russi Lima, até que parei um carro. O motorista, genro da Sr.ª Rejane, que conduzia a esposa e o filho, disse que eu fosse até o seu condomínio, que estava com o portão aberto, que sua sogra certamente me conseguiria o tal alicate e foi o que aconteceu. Consertei rapidamente o leme, devolvi o alicate à gentil senhora e voltei a enfrentar o Mar Grosso em que tinha se transformado o Rio Guaíba com ventos de 55 km/h e ondas que ultrapassavam os 2,5 m. Afastei-me da costa para evitar a rebentação e uma possível capotagem, as ondas golpeavam o Argo II com muita violência e varriam constantemente o convés.

Enfrentei quase quatro quilômetros de canoagem radical até contornar a Ponta Grossa. A partir daí, graças à calmaria, proporcionada pela Ponta que barrava os ventos fortes, naveguei calmamente até o objetivo final.

Aportei, em Ipanema, às 11h34, um atraso de apenas 4 minutos, onde estavam me esperando os caros amigos Coronel Araújo, grande incentivador de nossas jornadas, Coronel Angonese, parceiro nas Expedições Roosevelt-Rondon, representando o Colégio Militar de Porto Alegre, e a equipe da 5ª Seção do Comando Militar do Sul. Meu trajeto de hoje foi alongado significativamente em virtude dos imprevistos – percorri 22,1 km.

- ✧ 1° Perna Total = 349,1 km.
- ✧ 2° Perna Total = 322,2 km.
- ✧ 3° Perna Total = 299,3 km.
- ✧ 4° Perna Total = 296,9 km.
- ✧ Total = 1.267,5 km.

Missão Cumprida, SEEEEEEELVA !!!!!

Notícia: CMPA – Colégio Casarão da Várzea

Após 39 dias na água, ex-aluno realizou a histórica Circunavegação das Lagoas dos Patos e Mirim, percorrendo 1.270 quilômetros a remo.

Escrito por Cel Araújo, 12.04.2016

O ex-aluno e ex-professor do CMPA Cel Eng Hiram Reis e Silva [65 anos] completou, no dia 12 de abril, a Circunavegação da Lagoa dos Patos e da Lagoa Mirim, feito histórico realizado pela primeira vez por um canoeiro.

Utilizando-se de um caiaque oceânico, modelo Cabo Horn, e com um apoio de retaguarda de um veleiro Day Sailer tripulado pelo velejador Norberto Weiberg [60 anos], o canoeiro partiu da Marina do Lessa [Belém Novo – Porto Alegre], no dia 05 de março, e percorreu toda costa Oriental da Lagoa dos Patos, adentrou no Canal de São Gonçalo, percorreu toda costa Ocidental da Lagoa Mirim até a Foz do Arroio San Miguel, retornou pela costa Oriental da Mirim, Canal São Gonçalo, e costa Ocidental da Lagoa dos Patos. Durante o difícil percurso, enfrentou temporais, muita chuva, ondas de cerca de 2,5 metros e a quebra do leme de seu caiaque.

Além do fundamental apoio de retaguarda fornecido por seu incansável amigo velejador Norberto Weiberg, o canoeiro contou também com o decisivo suporte prestado pelo Exército Brasileiro, através do Comando Militar do Sul (CMS) e pela Brigada Militar, através das várias Unidades, Subunidades, Pelotões e Destacamentos sediados ao longo do trajeto. Nas ligações com a Brigada Militar, Hiram destaca o importante papel desempenhado por seu amigo Cel PM Sérgio Pastl, experiente velejador e companheiro de outras jornadas aquáticas. Além desses órgãos, cinco clubes náuticos também prestaram um importante suporte: Clube Veleiros do Sul, Veleiros Saldanha da Gama, Clube Náutico de Arambaré, Clube Náutico Tapeense e Grupo Jet de Santa Vitória do Palmar. Hiram ainda ressalta a maneira hospitaleira e cordial com que foi recebido por fazendeiros e pescadores locais.

Após 39 dias remando, o canoeiro percorreu um total de 1.270 quilômetros, realizando a circunavegação completa das duas grandes lagoas gaúchas. O total do percurso é superior à distância entre a cidade de Porto Alegre e a do Rio de Janeiro. A chegada aconteceu às 11h30, na rampa de Jet Ski de

Ipanema, em Porto Alegre, onde o esperavam o Cel Leonardo Araújo, o Cel Ivan Angonese e uma equipe da Comunicação Social do CMS.

Desde 2009, Hiram Reis e Silva também já percorreu, remando em seu caiaque, mais de 12.000 quilômetros pelos grandes rios amazônicos, onde realizou importantes reconhecimentos e levantamentos históricos, geográficos e georreferenciais, além de em muito contribuir para alicerçar a "*marca Brasil*" no vasto, riquíssimo e internacionalmente cobiçado território amazônico. Suas viagens e pesquisas estão sendo documentadas em várias obras, duas das quais já publicadas, além de terem sido divulgadas por vários órgãos da grande imprensa nacional e por centenas de blogs e páginas na Internet. [...]

Notícia: Comando Militar do Sul

I Circunavegação dos Mares de Dentro

Porto Alegre (RS) – Na manhã de 12 de abril, o Cel PTTC Hiram Reis e Silva, completou a I Circunavegação da Laguna dos Patos e da Lagoa Mirim, que foi intitulada "*Mares de Dentro*". Após 39 dias remando, o canoeiro percorreu um total de 1.270 quilômetros, realizando a circunavegação completa das duas grandes lagoas gaúchas, pela primeira vez na história.

Para a atividade, foi utilizado um caiaque oceânico e o apoio de retaguarda de um veleiro tripulado pelo velejador Norberto Weiberg. O canoeiro partiu da Marina do Lessa, em Belém Novo (Porto Alegre), no dia 05 de março.

Desde 2009, o Cel Hiram já percorreu, remando em seu caiaque, mais de 12.000 quilômetros pelos grandes rios amazônicos.

O Sonho dos Sonhos
(Múcio Scervola Lopes Teixeira)

Quanto mais lanço as vistas ao passado,
Mais sinto ter passado distraído
Por tanto bem – tão mal compreendido,
Por tanto mal – tão bem recompensado!...

Em vão relanço o meu olhar cansado
Pelo sombrio espaço percorrido:
Andei tanto – em tão pouco... e já perdido
Vejo tudo o que vi, sem ter olhado!

E assim prossigo sempre para diante,
Vendo, o que mais procuro, mais distante,
Sem ter nada – de tudo o que já tive...

Quanto mais lanço as vistas ao passado,
Mais julgo a vida – o sonho mal sonhado
De quem nem sonha que a sonhar se vive!...

Passagem das Horas
(Fernando Pessoa)

Trago dentro do meu coração,
Como num cofre que se não pode fechar de cheio,
Todos os lugares onde estive,
Todos os portos a que cheguei,
Todas as paisagens que vi através de janelas ou vigias,
Ou de tombadilhos, sonhando,
E tudo isso, que é tanto, é pouco para o que eu quero. [...]

Soneto 30
(William Shakespeare)

Quando, em silêncio, penso, docemente,
Sobre fatos idos e vividos,
Sinto falta do muito que busquei,
E desperdiço um tempo precioso com antigos lamentos:
Então meus olhos naufragam sem mais saber chorar,
Por queridos amigos envoltos pela noite do esquecimento,
E novamente choro o amor há tanto abandonado.
Gemendo por algo que não mais vejo: [...]

Bibliografia

A COALIÇÃO, N° 20. ***Arbitramento*** *– Brasil – São Luís, MA – A Coalição, n° 20, 11.03.1863.*

A COALIÇÃO, N° 28. ***Legação Brasileira em Londres*** *– Brasil – São Luís, MA – A Coalição, n° 28, 08.04.1863.*

ABNRJ – Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. ***Consulta do Conselho Ultramarino acerca da concessão de 100 léguas de terras que pedira Salvador Corrêa de Sá no Distrito da Ilha de Santa Catharina*** *– Vol. XXXIX – Lisboa, 14.03.1658*

ABREU, João Capistrano Honório de. ***Ensaios e Estudos (Crítica e História)*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Edição da Sociedade Capistrano de Abreu – Livraria Briguiet, 1938.*

AFFONSECA, Léo de. ***Limites dos Estados Unidos do Brasil – Limites do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia do Departamento Nacional de Estatística, 1933.*

AGORA, o Jornal do Sul – ***Navio Altair e Navio Punta Piedras*** *– Brasil – Rio Grande do Sul, RS – Organizações Risul Editora Gráfica Ltda, 1976.*

ALVEAR, D. Diego de. ***Diario de la Segunda División de Límites al Mando de D. Diego de Alvear con la Descripción de su Viaje Desde Buenos-Aires*** *– Argentina – Buenos Aires – Imprenta del Estado, 1837.*

ALVES DE ABREU, Alzira. ***Dicionário histórico-biográfico da Primeira República (1889-1930)*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Editora CPDOC - FGV, 2015.*

ANGELIS, Pedro de. ***Colección de Obras y Documentos Relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*** *– Tomo Primero – Argentina – Buenos Aires – Imprenta del Estado, 1836.*

ARAUJO, José de Sousa Azevedo Pizarro e. ***Memórias Históricas do Rio de Janeiro e das Províncias Anexas à Jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, Tomos 3 e 4*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Imprensa Régia, 1820.*

AROSTEGUI, Hugo W. ***Los Arachanes*** *– Uruguai – Rivera – Blog: hugoaros.blogspot.com.br/2016/06/los-arachanes.html – 04.06.2016.*

AVÉ-LALLEMANT, Robert Christian Barthold. ***Viagem pelo Sul do Brasil no ano de 1858 – Primeira Parte*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério da Educação e Cultura – Instituto Nacional do Livro – Estabelecimentos Gráficos Iguassu, 1953.*

AZEVEDO, Arthur de. ***Paulino e Roberto*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Correio da Manhã, 05.04.1903.*

BARCELLOS & CORDAZZO & SEELIGER - Lauro Barcellos; César Cordazzo; Ulrich Seeliger. ***Areias do Albardão - Um Guia Ecológico Ilustrado do Litoral no Extremo Sul do Brasil*** *– Brasil – Rio Grande, RS – Editora Ecoscientia Rio Grande, 2004.*

BATES, Henry Walter – ***Um Naturalista no Rio Amazonas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria Itatiaia Editora Ltda. – Editora da Universidade de São Paulo, 1979.*

BAYO, Ciro. ***Vocabulario Criollo-español Sudamericano*** *– Espanha – Madrid – Librería de los Sucesores de Hernando, 1910.*

BOITEUX, Lucas Alexandre. ***Notas para a História Catarinense*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Livraria Moderna, 1912.*

BRANDALISE & BOMBARDELLI, Carla Brandalise & Maura Bombardelli. ***Fernando Ferrari - Perfil Biográfico, Discursos no Parlamento Gaúcho e Imagens (1947 - 1951)*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 2013.*

BRASIL, Ptolomeu de Assis. ***Batalha de Caiboaté: Episódio Culminante da Guerra das Missões*** *– Brasil – Brasília, DF – Edições do Senado Federal, 2005.*

BUCHMANN, Armando José. ***O Estranho Perfil Do Rio Descoberto: Ensaios*** *– Brasil – Brasília, DF – Editora Thesaurus, 2001.*

BURLAMAQUI, Frederico Cesar. ***Relatório dos Serviços Executados em 1943 Apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, General João de Mendonça Lima, pelo Diretor Geral, Engenheiro Civil, Dr. Frederico Cesar Burlamaqui*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério da Viação e Obras Públicas – Imprensa Nacional, 1945.*

CALDAS, Thais Evangelista de Assis. ***Os Argonautas, de Apolônio de Rodes, e a Tradição Literária*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – PROAERA – UFRJ, 2010.*

CALVO, Carlos. ***Colección Completa de Tratados, Convenciones, Capitulaciones, Armisticios y Otros Actos Diplomáticos ..., Tomo 6*** *– España – Madri – Editado por Carlos Bailly-Bailliére, 1864.*

CARTA, Gianni. ***Garibaldi na América do Sul: O mito do Gaúcho*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Boitempo, 2013.*

CAUDURO, Mila. ***Palavras do Tempo*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – AGE - Assessoria Gráfica e Editorial Ltda., 2000.*

CAZAL, Manoel Ayres de. ***Corografia Brasílica: ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Impressão Régia, 1817.*

CDT, N° 139. ***Notícias e Avisos Diversos*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Correio da Tarde, n° 139, 26.06.1861.*

CERVANTES & VEGA, Alejandro Magariños & Ventura de la. ***Celiar: Leyenda Americana en Variedad de Metros*** *– Espanha – Madri – Establecimiento Tipográfico de D. F. de P. Mellado, 1852.*

COARACY, Vivaldo. ***A Colônia de São Lourenço e seu fundador - Jacob Rheingantz*** *– Brasil – São Paulo, SP – Oficinas Gráficas Saraiva, 1957.*

COLVERO, Ronaldo Bernardino. ***"Bajo su real protección": as relações internacionais e a geopolítica portuguesa na região do Rio da Prata (1808-1812)*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Edipucrs, 2015.*

CORREIO MERCANTIL, N° 175. ***Notícias Diversas*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Correio Mercantil, n° 175, 28.06.1861.*

CORREIO MERCANTIL, N° 188. ***Notícias Diversas*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Correio Mercantil, n° 188, 11.07.1861.*

CORTES, Clóvis de Macedo. ***Relatório dos Serviços Executados em 1947 Apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Coronel Edmundo Macedo Soares e Silva, pelo Diretor Geral, Engenheiro Civil Clóvis de Macedo Cortes*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério da Viação e Obras Públicas – Imprensa Nacional, 1945.*

CORTES, Clóvis de Macedo. ***Relatório dos Serviços Executados em 1947 Apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Engenheiro Civil Clóvis Pestana, pelo Diretor Geral, Engenheiro Civil Clóvis de Macedo Cortes*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério da Viação e Obras Públicas – Imprensa Nacional, 1947.*

CORTESÃO, Jaime. ***Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério das Relações Exteriores – Instituto Rio Branco – Departamento de Imprensa Nacional, 1956.*

COSTA, Mário de Almeida. ***Ordenações Filipinas – Livro I*** *– Portugal – Lisboa – Fundação Calouste Gulbenkian, 1603.*

CREPÚSCULO, N° 15. ***Sobre o "Rio Apa"*** *– Brasil – Desterro (Florianópolis), SC – Crepúsculo, n° 15, 30.07.1888.*

CRUZ, Gervásio José da (Segundo Oficial da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha). ***Gratidão dos Brasileiros ao seu Excelso Imperador: Uma Página Memorável da História do Reinado do Senhor Dom Pedro II Defensor Perpétuo do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia Perseverança, 1865.*

D'EU, Conde. ***Viagem Militar ao Rio Grande do Sul (agosto a novembro de 1865)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Companhia Editora Nacional, 1936.*

DHN. ***Lista de Faróis*** *– Brasil – Niterói, RJ – Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2016 – 2017.*

DNPM. ***Brasil: Divisão de Geologia e Mineralogia*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Departamento Nacional de Produção Mineral, 1932.*

DONATO, Hernani. ***Dicionário das Batalhas Brasileiras*** *– Brasil – São Paulo, SP – IBRASA, 1987.*

DREYS, Nicolao. ***Juízo Sobre a Obra Intitulada "Notícia Descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal de História e Geografia – Tomo 11 – 1° Trimestre, 1858.*

DRJ, Nº 197. ***Parecer de Sua Majestade o Rei Leopoldo I*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Diário do Rio de Janeiro, n° 197, 20.07.1863.*

DRUMMOND, Gaspar de Menezes Vasconcellos de. ***Breve Exposição Acerca dos Factos Ocorridos Antes e Depois da Apreensão dos Africanos: Efetuada na Barra de Serinhãem em Outubro de 1855*** *– Brasil – Recife, PE – Typographia Universal, 1856.*

DUMAS, Alexandre. ***Memórias de Garibaldi*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – L&PM Editores, 2011.*

ECCHO DO SUL. ***Ano XXXIV – Números 160 a 170*** *– Brasil – Rio Grande, RS – Edições de 19.07.1887 a 30.07.1887 – Bibliotheca Rio-grandense, 1887.*

EMYGDIO, Décio Vaz. ***Lagoa Mirim - um Paraíso Ecológico*** *– Brasil – Pelotas, RS – Café Pelotas Editora, 1997.*

ESTEVES PEREIRA, Francisco Maria. ***História da Colonização Portuguesa do Brasil – Volume II – A Epopeia dos Litorais – Capítulo XII – O Descobrimento do Rio da Prata – A Nova Gazeta da Terra do Brasil*** *– Portugal – Porto – Litografia Nacional, 1923.*

FAGUNDES, Antonio Augusto. ***Revolução Farroupilha - Cronologia do Decênio Heroico - 1835 a 1845*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Martins Livreiro Editora Ltda, 2003.*

FERREIRA DA SILVA, Silvestre. ***Relação do Sítio, que o Governador de Buenos Aires D. Miguel de Salcedo poz no ano de 1735 à Praça da Nova Colônia do Sacramento...*** *– Portugal – Lisboa – Impresso na Congregação Carmelita da S. Igreja de Lisboa, 1748.*

FILHO, Ernesto Ferreira França. ***Apontamentos Diplomáticos Sobre os Limites do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Brasil – Tomo 33, 4° Trimestre, 1870.*

FOREIGN OFFICE, 1864. ***HMS Fort*** *– Inglaterra – Londres – Foreign Office – British and Foreign State Papers, Volume LIV, p.639/649, 1863/1864.*

GALETTO, Luiz Nogueira. ***Firme ao Leme, Comandante!*** *– Brasil – São Paulo, SP – Náutica Sul – Edição n° 531, abril, 2015.*

GALVÃO, António. ***Tratado que Compôs o Nobre e Notável Capitão António Galvão...*** *– Portugal – Lisboa – Impressa por João da Barreira, Impressor D'el Rey, na Rua de Sã Mamede, 1563.*

GAMA, José Basílio da. ***O Uraguai*** *– Portugal – Lisboa – Régia Oficina Tipográfica, 1769.*

GARIBALDI, Giuseppe. ***Memórias de José Garibaldi*** *– Brasil – Rio Grande, RS – Oficinas a vapor de "O Intransigente", 1907)*

GAY, João Pedro. ***História da República Jesuítica do Paraguai*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Brasil – Tomo XXVI – Tipografia de D. Luiz dos Santos, 1863.*

GDN, N° 214. ***"Rio Apa"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Gazeta de Notícias, n° 214, 02.08.1887.*

GIANUCA & TAGLIANI, Kahuam de Souza Gianuca & Carlos Roney Armanini Tagliani. ***Análise em um Sistema de Informação Geográfica (SIG) das Alterações na Paisagem em Ambientes Adjacentes a Plantios de Pinus no Distrito do Estreito, Município de São José do Norte, RS, Brasil*** *– Portugal – Lisboa – Revista de Gestão Costeira Integrada (RGCI) – vol.12 – Mar, 2012.*

GÓES, Hildebrando de Araujo. ***Relatório dos Serviços Executados em 1943, Apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, General João de Mendonça Lima, pelo Diretor Geral, Engenheiro Civil Frederico Hildebrando de Araujo Góes*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Ministério da Viação e Obras Públicas – Imprensa Nacional, 1944.*

GÓMARA, Francisco López de. ***La Historia General de las Indias y nuevo mundo, con más la conquista del Perú y de México*** *– Espanha – Saragoça – Casa de Pedro Bernuz, 1554.*

GUIMARÃES, Josué. ***A Ferro e Fogo I: Tempo de Solidão*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Editora Sábia, 1972.*

GUZMÁN, Ruy Díaz de. ***Historia Argentina del Descubrimiento, Población y Conquista de las Provincias del Río de la Plata (1612)*** *– Argentina – Buenos Aires – Imprenta Del Estado, 1835.*

HILAIRE, Auguste de Saint-. ***Viagem ao Rio Grande do Sul*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Companhia Editora Nacional, 1939.*

IHERING Dr. Hermann Von. ***Os Índios Patos e o Nome da Lagoa dos Patos*** *– Brasil – São Paulo, SP – Revista do Museu Paulista – Volume VII – Typographia Cardozo, Filho & Ciª, 1907.*

JDC, N° 198. ***Paquetes "Rio Apa" e "Rio Jaguarão"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 198, 17.07.1887.*

JDC, N° 209. ***A Companhia Nacional de Navegação a Vapor e o Sinistro do Paquete "Rio Apa"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 209, 28.07.1887.*

JDC, N° 215. ***Câmara dos Deputados – Sessão0 em 02.08.1887 – Presidência do Sr. Gomes de Castro*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 215, 03.08.1887.*

JDC, N° 219. ***"Rio Apa"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 219, 07.08.1887.*

JDC, N° 231. ***O Naufrágio do "Rio Apa"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 231, 19.08.1887.*

JOHANN, Renata Finkler. ***Na trama dos Escravos de Sua Majestade: o batismo e as redes de compadrio dos cativos da Real Feitoria do Linho Cânhamo (1788-1798)*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Trabalho de Conclusão de Curso. UFRGS, 2010.*

JUNIOR, Newton Vilela. ***Horizontes de Areia: Um Pedal até Chuí Pela Maior Praia do Mundo*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Cia do Ebook, 2015.*

JUVENAL, Amaro (Ramiro Barcellos). ***Antônio Chimango*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Martins Livreiro, 1982.*

KNIPPLING Geraldo. ***O Guaíba e a Lagoa dos Patos*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Própria, 1995.*

KOTZIAN & MARQUES, Henrique B. Kotzian & David Motta Marques. ***Lagoa Mirim e a Convenção Ramsar: um Modelo Para Ação Transfronteiriça na Conservação de Recursos Hídricos*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Revistas Eletrônicas FEE, 1993.*

LESSA, Luís Carlos Barbosa. ***Rodeio dos Ventos – Um tal Cristóvão Pereira de Abreu*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Globo, 1978.*

LESSA, Luiz Carlos Barbosa. ***Rio Grande do Sul, Prazer em Conhecê-lo*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – AGE – Assessoria Gráfica e Editorial, 1984.*

LOBO, António da Rosa Gama. ***Princípios de Direito Internacional – Volume I*** *– Portugal – Lisboa – Imprensa Nacional, 1865*

LOPES & UGRI & BUCHMANN, Renato Pereira Lopes - André Ugri - Francisco Sekiguchi de Carvalho Buchmann. ***Dunas do Albardão, RS*** *– Brasil – Brasília, DF – Comissão Brasileira de Sítios Geológicos e Paleobiológicos (SIGEP), 2008.*

LOPES TEIXEIRA, Múcio Scervola. ***Poesias e Poemas de Mucio Teixeira (1886-1887)*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Imprensa Nacional, 1888.*

LOPES, João Máximo. ***Habilidades Campeiras nas Guerras do Sul*** *– Brasil – Camaquã, RS – Núcleo de Pesquisas Históricas de Camaquã, 2012.*

LOZANO, Padre Pedro. ***Historia de la Conquista del Paraguay, Rio de la Plata y Tucuman*** *– Tomo Primeiro – Argentina – Buenos Aires – Casa Editora Imprenta Popular, 1874.*

MACEDO, Joaquim Manuel de. ***Noções de Corografia do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia Franco-americana, 1873.*

MACEDO, José Agostinho de. ***O Novo Argonauta*** *– Portugal – Lisboa – Oficina de António Rodrigues Galhardo, Impressor do Conselho de Guerra, 1809.*

MAGNOLI, Demétrio. ***O Corpo da Pátria: Imaginação Geográfica e Política Externa no Brasil, 1808-1912*** *– Brasil – São Paulo, SP – Fundação Editora da UNESP (FEU), 1997.*

MANOTAÇO, Carlos Altmayer Gonçalves. ***Farol do Bujuru*** *– Brasil – Porto Alegre, RS –www.popa.com.br.*

MARKUN, Paulo. ***Anita Garibaldi, uma Heroína Brasileira*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora SENAC, 2000.*

MATTOS, Marechal Raymundo José da Cunha. ***Dissertação Acerca do Sistema de Escrever a História Antiga e Moderna do Império do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal do Instituto Histórico Geográfico e Etnográfico do Brasil – Tomo XXVI – Tipografia de D. Luiz dos Santos, 1863.*

MEDINA, Sinval. ***Tratado da Altura das Estrelas*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – EDIPUCRS, 1997.*

MENDONÇA, Cledenir Vergara. ***A Vila de Santa Isabel: Dignidade de um Povo*** *– apud SALABERRY, Jeferson Dutra in Patrimônio e Identidade Local – Paranoá, n° 13 – Brasil – Brasília, DF, 2014.*

MENDONÇA, Renato Firmino Maia de. ***Um Diplomata na Corte de Inglaterra o Barão do Penedo e sua Época*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Companhia Editora Nacional, 1942.*

MONTOYA, Padre Antonio Ruiz de. ***Vocabulário das Palavras Guaranis Usadas pelo Traductor da Conquista Espiritual*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro (1879-1880) – Volume VII – Typographia G. Leuzinger & Filhos, 1879.*

MORAES, Alexandre José de Mello. ***Corographia Histórica, Chronographica, Genealógica, Nobiliária, e Política do Império do Brazil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Typographia Americana, 1858.*

MOURE e MALTE-BRUN, Amédée - Victor Adolfe. ***Tratado de Geografia Elementar, Física, Histórica, Eclesiástica, e Política do Império do Brasil*** *– França – Paris – Tipografia de Rignoux, 1861.*

NETO, João Rodrigues Barbosa. ***Molduras e Visões*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora do Globo, 1919.*

O MERCANTIL, Nº 208. ***Nota Trocada Entre o Sr. Marques de Abrantes e o Sr. Christie*** *– Brasil – Desterro (Florianópolis), SC – O Mercantil, nº 208, 29.01.1863.*

OSÓRIO, Paulo. ***O Portal*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Age Ltda, 2005.*

PEREIRA, José Saturnino da Costa. ***Dicionário Topográfico do Império do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia e Livraria de R. Ogier & C°, Editores, 1834.*

PEREIRA, Renato Barbosa Rodrigues. ***O Barão do Rio Branco e o Traçado das Fronteiras do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Revista Brasileira de Geografia, página 5, abril-junho, 1945.*

PESTANA, Clóvis. ***Autoriza o Poder Executivo a criar a Comissão Construtora da Barragem-Ponte Ferroviária no Rio São Gonçalo, Pelotas, Rio Grande do Sul*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Câmara dos Deputados – Projeto n° 3.519 - de 1957.*

PICCOLO, Helga Iracema Landgraf. ***Da Descolonização à Consolidação da República: A Questão do Separatismo Versus Federação no Rio Grande do Sul, no Século XIX*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – REGA – Revista de Gestão da Água da América Latina – Vol. 1 – jul/dez, 2004.*

PIGAFETTA, Antonio. ***Primeira Viagem ao Redor do Mundo: o Diário da Expedição de Fernão de Magalhães*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – LP&M, 1985.*

PIMENTA BUENO. José Antônio. Direito Internacional Privado e Aplicação de Seus Princípios com Referência às Leis Particulares do Brasil *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Typographia Imp. e Const. de J. Villeneuve E C., 1863.*

PY, Vera Regina Sant'Anna. ***O Rio Camaquã e a Canoa. Distratos e Retratos*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Odisséia, 2009.*

RDP, 27.10.1887. ***Naufrágios*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Relatório do Presidente, 27.10.1887.*

REBELLO, Domingos José Antonio. ***Corografia ou Abreviada Historia Geográfica do Império do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia Imperial e Nacional, 1829.*

REGNAULT, Elias. ***História Criminal do Governo Inglês Desde as Primeiras Matanças da Irlanda até o Envenenamento dos Chinas...*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Typ. Universal de Laemmert, 1842.*

REVISTA IHGRGS. ***Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul – Volume 5 e 6*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRGS), 1925.*

REVISTA ILUSTRADA, N° 463. ***O Naufrágio do "Rio Apa"*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Ilustrada, n° 463, 26.08.1887.*

RIBEIRO, Hilário. ***Geografia da Província do Rio Grande do Sul: Adaptada às Classes Elementares e Adornada com Mapas Coloridos*** *– Brasil – Pelotas, RS – Carlos Pinto & Companhia – Tipografia da Livraria Americana, 1880.*

ROSA, João Guimarães. ***Primeiras Estórias*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Editora Nova Fronteira, 1988.*

RUIZ DE MONTOYA, Antonio. ***Arte de la Lengua Guarani, ó mas Bien Tupi*** *– França – Paris – Maisonneuve y Ciª, 1876.*

SAINT-ADOLPHE. J.C.R. Milliet de. ***Dicionário Geográfico, Histórico e Descritivo do Império do Brasil*** *– Tomo II – França – Paris – Editor J. P. Aillaud, 1845.*

SANT'ANA, Elma & André Sant'Ana Stolaruck. ***A Odisséia de Garibaldi no Capivari*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora AGE Ltda., 2002.*

SCHAFFER, Ernst. ***O Farol do Cemitério dos Navegantes*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista CN (Christiani-Nielsen) Post, agosto de 1949.*

SCHWARZBOLD, Albano. ***Gênese e Morfologia das Lagoas Costeiras do Rio Grande do Sul*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Amazoniana – Volume 9, 1984.*

SILVA, Domingos de Araujo e. ***Dicionário Histórico e Geográfico da Província de São Pedro ou Rio Grande do Sul*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Casa dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, 1865.*

SOUZA, Augusto Fausto de. ***Fortificações no Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – RIHGB – Tomo XLVIII, Parte II, 1885.*

SOUZA, Bernardino José de. ***Dicionário da Terra e da Gente do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Companhia Editora Nacional, 1939.*

SPALDING, Walter. ***A Revolução Farroupilha*** *– Brasil – São Paulo, SP – Companhia Editora Nacional, 1939.*

TAUNAY, Afonso d'Escragnolle. ***História Geral Bandeiras Paulistas*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia Ideal, 1928.*

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de (Visconde de Porto Seguro). ***História Geral do Brasil, Isto é do Descobrimento, Colonização, Legislação, Desenvolvimento e da Declaração da Independência e do Império, Escrita em Presença de Muitos Documentos Inéditos Recolhidos nos Arquivos do Brasil, de Portugal, da Espanha e da Holanda (Tomo II)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Itatiaia/EDUSP, 1981.*

VIEIRA & RANGEL, Eurípedes F. e Suzana. ***Planície Costeira do Rio Grande do Sul: Geografia Física, Vegetação e Dinâmica Sócio-demográfica*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Sagra, 1988.*

VIEIRA, Dr. Frei Domingo. ***Tesouro da Língua Portuguesa*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Casa dos Editores Ernesto Chardron e Bartolomeu H. de Moraes, 1871.*

VINHA, I. Boris. ***Contristo Constato o Contraste...*** *– Brasil – Clube dos Autores, 2013.*

VISCONDE DE S. LEOPOLDO, José Feliciano Fernandes Pinheiro. **Anais da Província de S. Pedro** *– França – Paris – Tipografia de Casimir, 1839.*

ZANÓN, Ángel Juan. **Pueblos y Culturas Aborígenes del Uruguay: Charrúas, Minuanes, Chanáes, Guaraníes** *– Uruguai – Montevidéu – Rosebud Ediciones, 1998.*

Navio Fantasma

(Nilo Bairros de Brum e Luiz Bastos)

Quando a Lagoa veste o véu da bruma
E a brisa brinca com os aguapés
Um vulto surge sugerindo um barco
E viva alma não se vê ao convés.

Vai pela costa, silencioso e calmo
Beirando os juncos que conhece bem
Como quem sabe a trajetória a palmo
Nestes mistérios que a Lagoa tem.

É a sombra esguia do Seival sereno
Barco pequeno que afundou fragatas
Alma penada de madeiras mortas
Etéreo cerne de antigas matas.

A História conta a saga desse barco
Que sobre rodas fez do campo mar
Quando banhados, praias e coxilhas
Se abriram em trilhas pro Seival cruzar.

Assim penando vai por águas mansas
E singra a terra quando a noite é escura
Nave sem porto que jamais descansa
Sei o que buscas nessa vã procura.

Porém os guapos que te construíram
Pelo Rio Grande já não andam mais
Com Garibaldi a ginetear as ondas
Com Canabarro a navegar trevais.